



# Informe de revisión limitada de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

(Junto con los Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados y el Informe de Gestión Intermedio Consolidado de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes del período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024)



KPMG Auditores, S.L.  
Paseo de la Castellana, 259C  
28046 Madrid

## **Informe de Revisión Limitada sobre Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados**

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A. por encargo del Consejo de Administración

### **INFORME SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS**

#### **Introducción**

---

Hemos realizado una revisión limitada de los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos (los estados financieros intermedios) de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera al 30 de junio 2024, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y las notas explicativas, todos ellos resumidos y consolidados, correspondientes al periodo de seis meses terminado en dicha fecha. Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la elaboración de dichos estados financieros intermedios de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, para la preparación de información financiera intermedia resumida, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007. Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión sobre estos estados financieros intermedios basada en nuestra revisión limitada.

#### **Alcance de la revisión**

---

Hemos realizado nuestra revisión limitada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, "Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad". Una revisión limitada de estados financieros intermedios consiste en la realización de preguntas, principalmente al personal responsable de los asuntos financieros y

## Conclusión

---

Como resultado de nuestra revisión limitada, que en ningún momento puede ser entendida como una auditoría de cuentas, no ha llegado a nuestro conocimiento ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios adjuntos del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, Información Financiera Intermedia, adoptada por la Unión Europea, conforme a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 1362/2007, para la preparación de estados financieros intermedios resumidos.

## Párrafo de énfasis

---

Llamamos la atención sobre la nota 2 adjunta, en la que se menciona que los citados estados financieros intermedios adjuntos no incluyen toda la información que requerirían unos estados financieros consolidados completos preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea, por lo que los estados financieros intermedios adjuntos deberán ser leídos junto con las cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024. Esta cuestión no modifica nuestra conclusión.

## Informe sobre otros requerimientos legales y reglamentarios

---

El informe de gestión intermedio consolidado adjunto del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre los hechos importantes acaecidos en este período y su incidencia en los estados financieros intermedios presentados, de los que no forma parte, así como sobre la información requerida conforme a lo previsto en el artículo 15 del Real Decreto 1362/2007. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con los estados financieros intermedios del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024. Nuestro trabajo se limita a la verificación del informe de gestión intermedio consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes.

## Párrafo sobre otras cuestiones

---

Este informe ha sido preparado a petición del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. en relación con la publicación del informe financiero semestral requerido por el artículo 100 de la Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión.

KPMG Auditores, S.L.



Francisco Rabadán Molero

30 de julio de 2024



**AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**

Estados Financieros Intermedios Resumidos Consolidados e Informe de Gestión Intermedio consolidado correspondientes al período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024

1. Información general .....	10
2. Bases de presentación .....	11
3. Estimación y juicios contables .....	13
4. Información financiera .....	16
5. Ingresos .....	21
6. Inmovilizado material y activos intangibles .....	22
7. Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias .....	23
8. Instrumentos financieros .....	24
9. Capital social, reserva legal y reserva de capitalización .....	29
10. Deuda financiera .....	29
11. Provisiones y contingencias .....	42
12. Impuestos sobre las ganancias .....	44
13. Transacciones con partes vinculadas .....	45
14. Otra información .....	48
15. Hechos posteriores .....	51

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**

**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

*(Importes en miles de euros salvo otra indicación)*

**Aena S.M.E, S.A. y Sociedades Dependientes**

**Estados financieros intermedios consolidados correspondientes al  
período de 6 meses terminado el 30 de junio de 2024**

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 30 de junio de 2024 y 31 de diciembre de 2023

	Notas	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023 (*)
<b>ACTIVOS</b>			
<b>Activos no corrientes</b>			
Inmovilizado material	6.1	11.935.728	11.984.332
Activos intangibles	6.2	1.584.832	1.723.126
Inversiones Inmobiliarias	7.1	134.411	134.954
Activos por derecho de uso		49.117	58.396
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	8.4	89.165	68.377
Otros activos financieros	8.1	148.547	91.164
Instrumentos financieros derivados	8.1; 8.2	57.190	24.681
Activos por impuestos diferidos		50.785	53.714
Otros activos no corrientes		36.119	36.553
		<b>14.085.894</b>	<b>14.175.297</b>
<b>Activos corrientes</b>			
Existencias		6.047	6.040
Clientes y otros activos financieros	8.1	1.061.253	978.969
Instrumentos financieros derivados	8.1; 8.2	28.538	32.795
Efectivo y equivalentes al efectivo		1.495.938	2.363.125
		<b>2.591.776</b>	<b>3.380.929</b>
<b>Total Activos</b>		<b>16.677.670</b>	<b>17.556.226</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVOS</b>			
<b>PATRIMONIO NETO</b>			
Capital ordinario		1.500.000	1.500.000
Prima de emisión		1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas		4.769.645	5.104.340
Diferencias de conversión acumuladas		(188.424)	(104.291)
Otras reservas		27.373	26.388
Participaciones no dominantes		(59.082)	(69.192)
<b>Total Patrimonio Neto</b>		<b>7.150.380</b>	<b>7.558.113</b>
<b>PASIVOS</b>			
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Deuda financiera	8.1; 10	5.877.301	6.813.736
Subvenciones		328.037	342.090
Prestaciones a los empleados		7.632	7.419
Provisiones para otros pasivos y gastos	11.1	134.954	101.605
Pasivos por impuestos diferidos		65.284	63.580
Otros pasivos a largo plazo	8.1; 10	5.974	8.382
		<b>6.419.182</b>	<b>7.336.812</b>
<b>Pasivos corrientes</b>			
Deuda financiera	8.1; 10	2.071.512	1.771.824
Proveedores y otras cuentas a pagar	8.1; 10	818.342	833.989
Pasivos por impuesto corriente		168.095	270
Subvenciones		28.291	29.510
Provisiones para otros pasivos y gastos	11.1	21.868	25.708
		<b>3.108.108</b>	<b>2.661.301</b>
<b>Total pasivos</b>		<b>9.527.290</b>	<b>9.998.113</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>		<b>16.677.670</b>	<b>17.556.226</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(\*) El Estado de situación financiera intermedio resumido consolidado a 31 de diciembre de 2023 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2024 y el 30 de junio de 2023

	Nota	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023 (*)
<b>Actividades continuadas</b>			
Ingresos ordinarios	4 - 5.2	2.718.531	2.307.024
Otros ingresos de explotación		6.974	4.705
Trabajos realizados por el Grupo para su activo		4.303	3.715
Aprovisionamientos		(79.907)	(80.069)
Gastos de personal		(310.639)	(280.941)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	8.3	1.749	(16.888)
Bajas de activos financieros		(303)	(11.396)
Otros gastos de explotación		(818.266)	(779.261)
Amortización del inmovilizado		(423.696)	(401.073)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		15.367	16.650
Excesos de provisiones		1.180	1.060
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6.1	2.374	(1.388)
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	7	(397)	6.258
Otras ganancias / (pérdidas) – netas		14.360	843
<b>Resultado de explotación</b>		<b>1.131.630</b>	<b>769.239</b>
Ingresos financieros		53.572	46.366
Gastos financieros		(118.776)	(92.112)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos		(14.463)	51.331
<b>Ingresos / (Gastos) financieros – netos</b>	14	<b>(79.667)</b>	<b>5.585</b>
<b>Resultado de entidades valoradas por el método de la participación</b>	8.4	<b>20.295</b>	<b>21.949</b>
<b>Reversión del deterioro de entidades valoradas por el método de la participación</b>	3.1 8.4	<b>3.055</b>	-
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>1.075.313</b>	<b>796.773</b>
Impuesto sobre las ganancias	12	(254.695)	(180.868)
<b>Resultado del período consolidado</b>		<b>820.618</b>	<b>615.905</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>		<b>11.974</b>	<b>8.222</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante</b>		<b>808.644</b>	<b>607.683</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>			
<b>Resultados básicos por acción para el resultado del período</b>		<b>5,39</b>	<b>4,05</b>
<b>Resultados diluidos por acción para el resultado del período</b>		<b>5,39</b>	<b>4,05</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(\*) La Cuenta de resultados intermedia resumida consolidada del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### Estado del resultado global intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2024 y el 30 de junio de 2023

	Notas	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023 (*)
<b>Resultado del periodo</b>		<b>820.618</b>	<b>615.905</b>
<b>Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo</b>		<b>614</b>	<b>(1.310)</b>
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes		118	(89)
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas		712	(1.245)
- Efecto impositivo		(216)	24
<b>Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo</b>		<b>(85.626)</b>	<b>42.531</b>
<b>Coberturas de los flujos de efectivo</b>		<b>331</b>	<b>(896)</b>
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		22.443	11.071
-Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias	14	(22.112)	(11.967)
<b>Diferencias de conversión</b>		<b>(85.877)</b>	<b>43.203</b>
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración de sociedades puestas en equivalencia	8.4	(5.335)	5.987
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración de sociedades dependientes		(80.542)	37.216
<b>Efecto impositivo</b>		<b>(80)</b>	<b>224</b>
<b>Resultado global total del periodo</b>		<b>735.606</b>	<b>657.126</b>
- Atribuidos a la entidad dominante		725.496	650.664
- Atribuidos a participaciones no dominantes		10.110	6.462

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(\*) El Estado del resultado global intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**  
**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Estado de cambios en el patrimonio neto intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2024 y el 30 de junio de 2023**

Notas	Capital social	Prima de emisión	Ganancias acumuladas	Dif de conversión acumuladas	Atribuibles a propietarios de la dominante			Total	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
					Derivados de cobertura	Ganancias y pérdidas actuariales	Participación en otro resultado global de asociadas			
<b>Saldo a 1 de enero de 2023</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>4.190.452</b>	<b>(136.730)</b>	<b>76.624</b>	<b>(14.195)</b>	<b>603</b>	<b>6.717.622</b>	<b>(75.147)</b>	<b>6.642.475</b>
Resultado del período	-	-	607.683	-	-	-	-	607.683	8.222	615.905
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	(1.245)	(1.245)	-	(1.245)
Otro resultado global del período	-	-	-	45.531	(1.274)	(31)	-	44.226	(1.760)	42.466
<b>Resultado global total del período</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>607.683</b>	<b>45.531</b>	<b>(1.274)</b>	<b>(31)</b>	<b>(1.245)</b>	<b>650.664</b>	<b>6.462</b>	<b>657.126</b>
Distribución de dividendos	9	-	(712.500)	-	-	-	-	(712.500)	-	(712.500)
Otros movimientos	-	-	(4.469)	-	-	-	-	(4.469)	-	(4.469)
<b>Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(716.969)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(716.969)</b>	<b>-</b>	<b>(716.969)</b>
<b>Saldo a 30 de junio de 2023 (*)</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>4.081.166</b>	<b>(91.199)</b>	<b>75.350</b>	<b>(14.226)</b>	<b>(642)</b>	<b>6.651.317</b>	<b>(68.685)</b>	<b>6.582.632</b>
<b>Saldo a 1 de enero de 2024</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>5.104.340</b>	<b>(104.291)</b>	<b>40.209</b>	<b>(14.075)</b>	<b>254</b>	<b>7.627.305</b>	<b>(69.192)</b>	<b>7.558.113</b>
Resultado del período	-	-	808.644	-	-	-	-	808.644	11.974	820.618
Participación en otro resultado global de asociadas	-	-	-	-	-	-	712	712	-	712
Otro resultado global del período	-	-	-	(84.133)	325	(52)	-	(83.860)	(1.864)	(85.724)
<b>Resultado global total del período</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>808.644</b>	<b>(84.133)</b>	<b>325</b>	<b>(52)</b>	<b>712</b>	<b>725.496</b>	<b>10.110</b>	<b>735.606</b>
Distribución de dividendos	9	-	(1.149.000)	-	-	-	-	(1.149.000)	-	(1.149.000)
Otros movimientos	-	-	5.661	-	-	-	-	5.661	-	5.661
<b>Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1.143.339)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1.143.339)</b>	<b>-</b>	<b>(1.143.339)</b>
<b>Saldo a 30 de junio de 2024</b>	<b>1.500.000</b>	<b>1.100.868</b>	<b>4.769.645</b>	<b>(188.424)</b>	<b>40.534</b>	<b>(14.127)</b>	<b>966</b>	<b>7.209.462</b>	<b>(59.082)</b>	<b>7.150.380</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(\*) El Estado de cambios en el patrimonio neto resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**  
**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2024 y el 30 de junio de 2023**

	Notas	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023 (*)
<b>Resultado antes de impuestos</b>		<b>1.075.313</b>	<b>796.773</b>
<b>Ajustes por:</b>		<b>419.507</b>	<b>364.988</b>
Depreciación y amortización		423.696	401.073
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	8.3	(1.749)	16.888
Correcciones valorativas por deterioro de existencias		-	160
Bajas de activos financieros		303	11.396
Variación de provisiones		(1.739)	(39)
Deterioro de inmovilizado	7	397	(6.258)
Imputación de subvenciones		(15.367)	(16.650)
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		(2.374)	1.388
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros		59	12
Ingresos financieros		(53.572)	(46.366)
Gastos financieros		140.888	104.079
Diferencias de cambio		14.397	(19.587)
Gastos financieros liquidación de derivados financieros		(22.112)	(11.967)
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	8,2	-	(23.154)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	13.a	-	(8.602)
Otros Ingresos y gastos		(39.970)	(15.436)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	8.4	(23.350)	(21.949)
<b>Variaciones en capital circulante:</b>		<b>3.542</b>	<b>14.822</b>
Existencias		111	(214)
Deudores y otras cuentas a cobrar		(139.972)	(56.961)
Otros activos corrientes		1.046	548
Acreedores y otras cuentas a pagar		144.377	72.000
Otros pasivos corrientes		(93)	(345)
Otros activos y pasivos no corrientes		(1.927)	(206)
<b>Otro efectivo generado por las operaciones</b>		<b>(96.924)</b>	<b>(128.121)</b>
Intereses pagados		(118.882)	(97.567)
Cobros de intereses		54.460	37.698
Impuestos pagados		(32.402)	(41.295)
Otros cobros (pagos)		(100)	(26.957)
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>		<b>1.401.438</b>	<b>1.048.462</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(\*) El Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**  
**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado de los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2024 y el 30 de junio de 2023**

	Notas	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023 (*)
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión</b>			
Adquisiciones de inmovilizado material		(422.106)	(311.734)
Adquisiciones de activos intangibles		(38.919)	(731.996)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(949)	(155)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(49.236)	(124.846)
Cobros por desinversiones inmovilizado material		-	-
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas		-	-
Cobros otros activos financieros		38.144	8.822
Dividendos recibidos		3.542	12.399
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>		<b>(469.524)</b>	<b>(1.147.510)</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación</b>			
Cobros de subvenciones		1.700	4.628
Obligaciones y valores similares		-	-
Emisión de deudas	10	24.733	1.713.235
Otros cobros	10	42.912	55.295
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	10	(300.927)	(900.000)
Devoluciones de financiación del Grupo	10	(326.776)	(326.776)
Devoluciones de otras deudas	10	-	(23.475)
Pagos de pasivos por arrendamientos	10	(4.757)	(4.582)
Dividendos pagados	9	(1.149.000)	(712.500)
Otros pagos	10	(63.863)	(23.611)
<b>Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación</b>		<b>(1.775.978)</b>	<b>(217.786)</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>			
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(867.187)	(305.626)
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>		<b>2.363.125</b>	<b>1.573.523</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>		<b>1.495.938</b>	<b>1.267.897</b>

Las Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntas forman parte integrante de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados.

(\*) El Estado de flujos de efectivo intermedio resumido consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023 se presenta, única y exclusivamente, a efectos comparativos (véase Nota 2).

## **Notas a los estados financieros intermedios resumidos consolidados del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024**

### **1. Información general**

Aena S.M.E., S.A. (en adelante, “la Sociedad dominante”, o “Aena”) es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el “Grupo”) que a 30 de junio de 2024 está integrado por 9 sociedades dependientes y 4 asociadas. Aena S.M.E., S.A. se creó como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la Sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial “ENAIRE”.

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014, se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a Aena, S.A. y la entidad pública empresarial “Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea” pasa a denominarse ENAIRE (“Sociedad dominante última” o “matriz”). Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a “Aena S.M.E., S.A.”.

El objeto social de la Sociedad dominante, de acuerdo con sus estatutos, es el siguiente:

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.
- La participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros.

La actividad principal de la Sociedad dominante y del Grupo es la de gestión aeroportuaria. Asimismo, podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

El objeto social podrá realizarse por el Grupo directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

El domicilio social de Aena S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12.

## 2. Bases de presentación

Las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2023 del Grupo fueron formuladas por los administradores de la Sociedad dominante de acuerdo con lo establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea, aplicando las políticas contables descritas en la Nota 2 de la memoria de dichas Cuentas anuales consolidadas, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2023, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Los presentes estados financieros intermedios resumidos consolidados se presentan de acuerdo con la NIC 34 sobre Información Financiera Intermedia y han sido formulados por los administradores de Aena S.M.E., S.A. el 30 de julio de 2024.

De acuerdo con lo establecido en la NIC 34, la información financiera intermedia se presenta únicamente con la intención de actualizar el contenido de las últimas Cuentas anuales consolidadas formuladas, poniendo énfasis, a través de notas explicativas seleccionadas, en las nuevas actividades, sucesos, transacciones y circunstancias ocurridas que sean significativas para comprender los cambios habidos en la situación financiera y el rendimiento de la entidad desde el final del último ejercicio anual, no duplicando la información publicada previamente. Por tanto, no incluye toda la información requerida por las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea para un conjunto de estados financieros completos.

Por lo anterior, para una adecuada comprensión de la información que se incluye en estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, los mismos deben leerse conjuntamente con las Cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondientes al ejercicio 2023, que fueron formuladas el 27 de febrero de 2024 y aprobadas por la Junta General Ordinaria de Accionistas de Aena, celebrada el 18 de abril de 2024.

### 2.1 Cambios en políticas contables

Las políticas contables utilizadas en la preparación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados son las mismas que las aplicadas en las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2023.

#### **a) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes aprobadas por la UE aplicadas por primera vez en 2024**

Durante el primer semestre de 2024 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificación de la NIC 7 y NIIF 7 Acuerdos de Financiación de proveedores	Esta modificación establece nuevos requisitos de divulgación que solicitan a las entidades que proporcionen información cuantitativa y cualitativa sobre los acuerdos de financiación de proveedores.	Emitida el 25 de mayo de 2023 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.
Modificación de la NIIF 16. Pasivo por arrendamiento en una operación de venta con arrendamiento posterior.	Esta modificación establece un nuevo modelo de contabilización para los pagos variables de un arrendatario-vendedor por arrendamiento posterior a una operación de venta.	Emitida el 22 de septiembre de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.
Modificación de la NIC 1. Pasivos no corrientes con cláusulas.	Modificación relativa a las condiciones que una entidad debe cumplir dentro de los doce meses posteriores al período de información que afectan a la clasificación de un pasivo.	Emitida el 31 de octubre de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.
Modificaciones a la NIC 1. Presentación de estados financieros.	Clasificaciones de pasivos como corriente o no corriente.	Emitida inicialmente el 23 de enero de 2020 y una modificación posterior el 15 de julio de 2020, esta Norma resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.

La aplicación de estas Normas no ha tenido impacto significativo sobre los estados financieros resumidos consolidados del Grupo.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### b) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estos estados financieros intermedios resumidos consolidados, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que no han sido adoptadas por la Unión Europea o, estando adoptadas por la Unión Europea, no son de aplicación hasta ejercicios posteriores, las cuales se resumen a continuación:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Nueva norma - NIIF 18 Presentación y desglose de estados financieros (*)	Esta nueva norma establece los requerimientos de presentación y desglose de los estados financieros reemplazando con ello a la NIC 1, actualmente en vigor	1 de enero de 2027
Nueva norma - NIIF 19 Desgloses de subsidiarias sin contabilidad pública (*)	La nueva norma detalla los desgloses que una subsidiaria puede aplicar opcionalmente en la emisión de sus estados financieros.	1 de enero de 2027
Modificaciones a la NIC 21. Efectos de conversión de moneda extranjera: ausencia de tipo de cambio de conversión (*)	Esta modificación establece un enfoque que especifica cuando una moneda puede ser intercambiada por otra y, en caso de no serlo, la determinación del tipo de cambio a utilizar.	1 de enero de 2025
Modificaciones a la NIIF 7 y NIIF 9 Clasificación y valoración de instrumentos financieros (*)	Esta modificación aclara los criterios para la clasificación de ciertos activos financieros así como los criterios para la baja de pasivos financieros liquidados a través de sistemas de pago electrónico. Adicionalmente, introduce requerimientos de desglose adicionales.	1 de enero de 2026

(\*) A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados esta norma no está aprobada para su uso en la Unión Europea.

El Grupo está actualmente analizando el impacto de estas nuevas normas que tiene previsto aplicar en la fecha efectiva de aplicación. En función de los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que su aplicación inicial no tendrá un impacto significativo sobre sus cuentas anuales consolidadas en la fecha en que su aplicación sea obligatoria en la Unión Europea.

En concreto, como consecuencia de la nueva norma NIIF 18 Presentación y desglose de estados financieros, la estructura de la cuenta de resultados del Grupo se verá modificada teniendo en cuenta que:

- Los ingresos y gastos pasarán a clasificarse en cinco categorías dentro de la cuenta de resultados: explotación, inversión, financiación, impuestos y operaciones discontinuadas.
- Se incluirán nuevos subtotales para reflejar el resultado operativo y el beneficio antes de financiación e impuestos.

## **2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro**

Los principios de consolidación utilizados en la elaboración de los estados financieros intermedios resumidos consolidados son los mismos que los utilizados en la elaboración de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2023.

## **2.3 Comparación de la información**

La información contenida en estos Estados Financieros Semestrales Resumidos Consolidados correspondiente al primer semestre del ejercicio 2023 y/o a 31 de diciembre de 2023, se presenta única y exclusivamente, a efectos comparativos con la información relativa al periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024. En este sentido, durante el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en los seis primeros meses de 2023.

Las cifras en los estados financieros intermedios resumidos consolidados se expresan en miles de euros, salvo indicación en contrario.

## **2.4 Estacionalidad de las transacciones del Grupo**

La actividad de los principales segmentos en términos de ingresos ordinarios del Grupo está sujeta a efectos estacionales, que se indican a continuación:

- Los ingresos aeronáuticos se ven afectados por el tráfico de pasajeros, cuyas mayores cifras se logran en los meses de vacaciones y fechas festivas (Navidad, período estival, Semana Santa y festivos).
- Los ingresos por servicios comerciales también se ven afectados por el incremento en el tráfico de pasajeros y la mejor evolución de compras en las tiendas ubicadas en las terminales.

Asimismo, por aplicación de la CINIIF 21, el devengo anual del IBI y otros impuestos locales, por importe de 154,27 millones de euros a 30 de junio de 2024 (2023: 154,57 millones de euros), se recoge en su totalidad el 1 de enero, sin que haya surgido todavía la exigibilidad en el pago. Adicionalmente, los gastos del segmento aeropuertos están influenciados por las condiciones meteorológicas, lo que se traduce en la realización de planes de actuación para la prevención de contingencias invernales de hielo y nieve en aquellos aeropuertos con riesgo de sufrir estas condiciones climatológicas adversas.

## **3. Estimación y juicios contables**

La preparación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, y en previsiones y expectativas de sucesos futuros, considerados razonables bajo los hechos y circunstancias contemplados en la fecha de balance. Los resultados reales podrían ser diferentes de los estimados.

Los juicios significativos hechos por la Dirección en la aplicación de las políticas contables y las fuentes clave de incertidumbre en la estimación son los mismos que los descritos en las últimas Cuentas anuales consolidadas. A continuación se actualizan los aspectos más relevante relativos a las fuentes clave de incertidumbre y los juicios significativos hechos por la Dirección en la preparación de los presentes estados financieros intermedios consolidados.

### **3.1 Deterioro de activos no corrientes**

Siempre que se pone de manifiesto un indicador de que los activos no corrientes podrían estar deteriorados, el Grupo elabora los correspondientes test de deterioro con objeto de determinar si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias y las inversiones financieras por puesta en equivalencia han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro.

Con el fin de analizar posibles indicios de deterioro, el Grupo ha efectuado un análisis para cada una de las UGEs sobre los aspectos clave de negocio o actividad, la evolución de los tipos de interés, la variación de las tasas de descuento y, en general, los diferentes condicionantes acontecidos durante el primer semestre de 2024.

Conforme al análisis realizado de forma individualizado por UGE, se ha puesto de manifiesto que no existen indicadores de deterioro y tampoco se han identificado cambios significativos en las hipótesis que sirvieron de base para la elaboración de las proyecciones de los test de deterioro de diciembre 2023. Por este motivo, el Grupo ha considerado que no es necesario realizar test de deterioro de las citadas UGEs a 30 de junio de 2024.

En relación a la UGE de Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB), la toma de control de las operaciones en los aeropuertos por parte del Grupo Aena se realizó progresivamente durante el último trimestre de 2023. En concreto la toma de control del aeropuerto de Congonhas-Sao Paulo, aeropuerto con el mayor volumen de tráfico de este bloque, tuvo lugar el 17 de octubre de 2023. Al igual que en el cierre del ejercicio 2023, en el cierre del primer semestre de 2024, el Grupo no ha considerado necesario realizar test de deterioro para esta UGE, teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- Considerando el cercano inicio de las operaciones y el reducido tiempo de actividad (solo siete meses completos), no se han identificado factores internos o externos que puedan hacer pensar que las expectativas y premisas consideradas en el momento de realizar la inversión no sean válidas, no habiéndose producido cambios legales relevantes respecto a la situación existente en el momento de presentación de la oferta ni variaciones sustanciales en el contexto macroeconómico.
- Brasil presenta indicadores de crecimiento favorables en el medio y largo plazo, con consenso entre los principales organismos económicos en que las expectativas de crecimiento están por encima del 2%. El principal aeropuerto de ésta UGE, Congonhas, mantiene una posición preeminente en Brasil, sin que se hayan producido cambios relevantes respecto a la cuota de mercado del aeropuerto desde que se adjudicó la concesión. Asimismo, este aeropuerto tuvo un incremento de capacidad de 41 a 44 operaciones por hora a partir de la campaña de verano del ejercicio 23.
- Los tipos de interés de mercado se han mantenido estables o han disminuido con respecto a los existentes en el momento de presentación de la oferta. Así, la expectativa de cierre del tipo oficial del dinero del Banco Central (SELIC) se mantiene estable en 10,5%, al igual que el resto de fundamentos macroeconómicos de Brasil.

Como consecuencia del análisis realizado por parte de la Dirección, no se han puesto de manifiesto indicios de deterioro o circunstancias que pudieran suponer una modificación material de las hipótesis empleadas para la preparación de las proyecciones del modelo económico-financiero que sirvieron de base en el proceso de licitación y posterior adjudicación de la concesión de BOAB en agosto de 2022.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas y las conclusiones alcanzadas sobre los análisis de indicadores de deterioro y, en su caso, las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 y del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las premisas, hipótesis o estimaciones consideradas por el Grupo y las de los expertos independientes.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

### 3.2 Estimación del valor razonable

El detalle de los activos y pasivos del Grupo valorados a valor razonable a 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023 es como sigue:

	30 de junio de 2024			
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
<b>Activos</b>				
Derivados (Nota 8.2)	-	85.728	-	85.728
Acciones sin cotización oficial	-	-	57	57
<b>Total activos</b>	-	<b>85.728</b>	<b>57</b>	<b>85.785</b>
<b>Pasivos</b>				
Derivados (Nota 8.2)	-	-	-	-
<b>Total pasivos</b>	-	-	-	-

	31 de diciembre de 2023			
	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Saldo total
<b>Activos</b>				
Derivados (Nota 8)	-	57.476	-	57.476
Acciones sin cotización oficial	-	-	57	57
<b>Total activos</b>	-	<b>57.476</b>	<b>57</b>	<b>57.533</b>
<b>Pasivos</b>				
Derivados (Nota 8)	-	-	-	-
<b>Total pasivos</b>	-	-	-	-

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación y de tipo de cambio asociados a las nuevas inversiones en el extranjero. Los instrumentos financieros derivados se reconocen al inicio del contrato a su valor razonable, ajustando dicho valor con posterioridad en cada fecha de cierre.

Los datos que se utilizan para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados se basan en datos observables de mercado que estén disponibles, ya sea sobre la base de precios de cotización de mercado o mediante la aplicación de técnicas de valoración (Nivel 2). A 30 de junio de 2024 los instrumentos financieros que se incluyen en el Nivel 2 son los derivados de tipo de interés (swaps) para cubrir los préstamos a tipo variable y los derivados de cambio de divisa (cross currency swaps (CCS)) para cubrir diferencias de cambio y del tipo de interés sobre un préstamo entre empresas del grupo referenciado en otra moneda. En el cierre del ejercicio 2023 solo se incluyeron coberturas de tipo de interés.

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo (por ejemplo, derivados del mercado no oficial) se determina usando técnicas de valoración. Las técnicas de valoración maximizan el uso de datos observables de mercado que estén disponibles y se basan en la menor medida posible en estimaciones específicas de las entidades. Si todos los datos significativos requeridos para calcular el valor razonable de un instrumento son observables, el instrumento se incluye en el Nivel 2.

Las principales variables empleadas en el cálculo del valor razonable de los derivados de tipos de interés se detallan en la Nota 12 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023.

En el caso del CCS, las posiciones en divisas se valorarán en base a las cotizaciones forward, derivadas de la cotización spot y los diferenciales en los tipos de interés implícitos entre las dos divisas –puntos forward–, recogiendo únicamente el valor intrínseco del instrumento y manteniendo aislado el valor temporal que no se incluye dentro de la relación de cobertura.

## **4. Información financiera**

### **4.1 Información financiera por segmentos**

El Grupo desarrolla sus actividades de negocio de acuerdo a lo indicado en la Nota 5.1 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2024 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2024	Aeropuertos				Internacional								Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial	Servicios inmobiliarios	Sub Total	AIRM	ANB	BOAB	LUTON	ADI	Ajustes	Sub Total	Ajustes	
<b>Ingresos ordinarios-</b>	<b>1.462.036</b>	<b>834.257</b>	<b>54.942</b>	<b>2.351.235</b>	<b>6.498</b>	<b>68.616</b>	<b>91.076</b>	<b>194.157</b>	<b>7.292</b>	<b>(137)</b>	<b>361.004</b>	<b>(206)</b>	<b>2.718.531</b>
Clientes externos	1.462.036	834.257	54.942	2.351.235	6.498	68.616	91.076	194.157	7.086	(137)	360.798	-	2.718.531
Intersegmentos	-	-	-	-	-	-	-	-	206	-	206	(206)	-
Otros ingresos de explotación	21.423	7.118	533	29.074	45	61	1	-	15	-	77	(1.372)	27.824
<b>Total Ingresos</b>	<b>1.483.459</b>	<b>841.375</b>	<b>55.475</b>	<b>2.380.309</b>	<b>6.543</b>	<b>68.677</b>	<b>91.077</b>	<b>194.157</b>	<b>7.307</b>	<b>(137)</b>	<b>361.081</b>	<b>(1.578)</b>	<b>2.746.355</b>
Aprovisionamientos	(79.209)	-	-	(79.209)	(698)	-	-	-	-	-	-	-	(79.907)
Personal	(224.773)	(28.066)	(6.199)	(259.038)	(2.555)	(6.333)	(8.068)	(33.355)	(1.290)	-	(49.046)	-	(310.639)
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(1.664)	5.074	(1.256)	2.154	(7)	(178)	(219)	(1)	-	-	(398)	-	1.749
Bajas de activos financieros	-	(303)	-	(303)	-	-	-	-	-	-	-	-	(303)
Otros gastos de explotación	(515.470)	(132.050)	(12.631)	(660.151)	(4.762)	(33.916)	(32.374)	(85.544)	(2.532)	137	(154.229)	876	(818.266)
Amortizaciones	(307.086)	(51.037)	(8.503)	(366.626)	(281)	(16.452)	(12.225)	(29.057)	-	(76)	(57.810)	1.021	(423.696)
Deterioros de inmovilizado (Nota 7)	-	-	(397)	(397)	-	-	-	-	-	-	-	-	(397)
Bajas de inmovilizado	2.608	(319)	(18)	2.271	-	-	-	103	-	-	103	-	2.374
Otros resultados	4.530	1.787	8.043	14.360	-	-	-	-	-	-	-	-	14.360
<b>Total gastos</b>	<b>(1.121.064)</b>	<b>(204.914)</b>	<b>(20.961)</b>	<b>(1.346.939)</b>	<b>(8.303)</b>	<b>(56.879)</b>	<b>(52.886)</b>	<b>(147.854)</b>	<b>(3.822)</b>	<b>61</b>	<b>(261.380)</b>	<b>1.897</b>	<b>(1.614.725)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>669.481</b>	<b>687.498</b>	<b>43.017</b>	<b>1.399.996</b>	<b>(1.479)</b>	<b>28.250</b>	<b>50.416</b>	<b>75.360</b>	<b>3.485</b>	<b>-</b>	<b>157.511</b>	<b>(702)</b>	<b>1.555.326</b>
Deterioros y bajas de inmovilizado	(2.608)	319	415	(1.874)	-	-	-	(103)	-	-	(103)	-	(1.977)
<b>EBITDA ajustado</b>	<b>666.873</b>	<b>687.817</b>	<b>43.432</b>	<b>1.398.122</b>	<b>(1.479)</b>	<b>28.250</b>	<b>50.416</b>	<b>75.257</b>	<b>3.485</b>	<b>-</b>	<b>157.408</b>	<b>(702)</b>	<b>1.553.349</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>362.395</b>	<b>636.461</b>	<b>34.514</b>	<b>1.033.370</b>	<b>(1.760)</b>	<b>11.798</b>	<b>38.191</b>	<b>46.303</b>	<b>3.485</b>	<b>(76)</b>	<b>99.701</b>	<b>319</b>	<b>1.131.630</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>(23.704)</b>	<b>(1.291)</b>	<b>(611)</b>	<b>(25.606)</b>	<b>(19)</b>	<b>(12.022)</b>	<b>(18.454)</b>	<b>(11.215)</b>	<b>(8.717)</b>	<b>(3.634)</b>	<b>(54.042)</b>	<b>-</b>	<b>(79.667)</b>
<b>Resultado de entidades valoradas por el método de la participación</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>23.350</b>	<b>23.350</b>	<b>-</b>	<b>23.350</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>338.691</b>	<b>635.170</b>	<b>33.903</b>	<b>1.007.764</b>	<b>(1.779)</b>	<b>(224)</b>	<b>19.737</b>	<b>35.088</b>	<b>(5.232)</b>	<b>19.640</b>	<b>69.009</b>	<b>319</b>	<b>1.075.313</b>
<b>Total Activo a 30 de junio de 2024</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15.722.980</b>	<b>16.543</b>	<b>703.820</b>	<b>731.490</b>	<b>573.705</b>	<b>1.521.032</b>	<b>(1.329.172)</b>	<b>2.200.875</b>	<b>(1.262.728)</b>	<b>16.677.670</b>
<b>Total Pasivo a 30 de junio de 2024</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8.599.339</b>	<b>15.422</b>	<b>281.414</b>	<b>453.293</b>	<b>694.285</b>	<b>1.057.630</b>	<b>(497.331)</b>	<b>1.989.291</b>	<b>(1.076.762)</b>	<b>9.527.290</b>

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La información financiera por segmentos a 30 de junio de 2023 es la siguiente (en miles de euros):

30 de junio de 2023	Aeropuertos				Internacional								Total consolidado
	Aeronáutico	Comercial	Servicios inmobiliarios	Sub Total	AIRM	ANB	BOAB	LUTON	ADI	Ajustes	Sub Total	Ajustes	
<b>Ingresos ordinarios-</b>	<b>1.256.224</b>	<b>710.679</b>	<b>46.545</b>	<b>2.013.448</b>	<b>6.107</b>	<b>120.707</b>	<b>21</b>	<b>159.381</b>	<b>7.373</b>	<b>(13)</b>	<b>287.469</b>	<b>-</b>	<b>2.307.024</b>
Clientes externos	1.256.224	710.679	46.545	2.013.448	6.107	120.707	21	159.381	7.373	(13)	287.469	-	2.307.024
Intersegmentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros ingresos de explotación	20.885	4.630	1.261	26.776	69	-	-	-	18	-	18	(733)	26.130
<b>Total Ingresos</b>	<b>1.277.109</b>	<b>715.309</b>	<b>47.806</b>	<b>2.040.224</b>	<b>6.176</b>	<b>120.707</b>	<b>21</b>	<b>159.381</b>	<b>7.391</b>	<b>(13)</b>	<b>287.487</b>	<b>(733)</b>	<b>2.333.154</b>
Aprovisionamientos	(79.366)	-	-	(79.366)	(703)	-	-	-	-	-	-	-	(80.069)
Personal	(210.010)	(25.658)	(6.105)	(241.773)	(2.401)	(6.290)	(653)	(28.633)	(1.191)	-	(36.767)	-	(280.941)
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(2.112)	(15.170)	(87)	(17.369)	(29)	510	-	-	-	-	510	-	(16.888)
Bajas de activos financieros	-	(8.476)	(2.920)	(11.396)	-	-	-	-	-	-	-	-	(11.396)
Otros gastos de explotación	(482.468)	(114.896)	(12.611)	(609.975)	(5.086)	(95.957)	(2.769)	(64.405)	(1.815)	13	(164.933)	733	(779.261)
Amortizaciones	(304.323)	(49.733)	(8.485)	(362.541)	(216)	(8.494)	(16)	(29.806)	-	-	(38.316)	-	(401.073)
Deterioros de inmovilizado	-	-	(378)	(378)	-	6.636	-	-	-	-	6.636	-	6.258
Bajas de inmovilizado	(988)	(338)	(62)	(1.388)	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.388)
Otros resultados	18	72	752	842	1	-	-	-	-	-	-	-	843
<b>Total gastos</b>	<b>(1.079.249)</b>	<b>(214.199)</b>	<b>(29.896)</b>	<b>(1.323.344)</b>	<b>(8.434)</b>	<b>(103.595)</b>	<b>(3.438)</b>	<b>(122.844)</b>	<b>(3.006)</b>	<b>13</b>	<b>(232.870)</b>	<b>733</b>	<b>(1.563.915)</b>
<b>EBITDA</b>	<b>502.183</b>	<b>550.843</b>	<b>26.395</b>	<b>1.079.421</b>	<b>(2.042)</b>	<b>25.606</b>	<b>(3.401)</b>	<b>66.343</b>	<b>4.385</b>	<b>-</b>	<b>92.933</b>	<b>-</b>	<b>1.170.312</b>
Deterioros y bajas de inmovilizado	988	338	440	1.766	-	(6.636)	-	-	-	-	(6.636)	-	(4.870)
<b>EBITDA ajustado</b>	<b>503.171</b>	<b>551.181</b>	<b>26.835</b>	<b>1.081.187</b>	<b>(2.042)</b>	<b>18.970</b>	<b>(3.401)</b>	<b>66.343</b>	<b>4.385</b>	<b>-</b>	<b>86.297</b>	<b>-</b>	<b>1.165.442</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>197.860</b>	<b>501.110</b>	<b>17.910</b>	<b>716.880</b>	<b>(2.258)</b>	<b>17.112</b>	<b>(3.417)</b>	<b>36.537</b>	<b>4.385</b>	<b>-</b>	<b>54.617</b>	<b>-</b>	<b>769.239</b>
<b>Resultado financiero</b>	<b>(36.492)</b>	<b>(4.024)</b>	<b>(939)</b>	<b>(41.455)</b>	<b>(24)</b>	<b>158</b>	<b>(1.883)</b>	<b>(12.120)</b>	<b>91.849</b>	<b>(30.940)</b>	<b>47.064</b>	<b>-</b>	<b>5.585</b>
<b>Resultado de entidades valoradas por el método de la participación</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21.949</b>	<b>21.949</b>	<b>-</b>	<b>21.949</b>
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>161.368</b>	<b>497.086</b>	<b>16.971</b>	<b>675.425</b>	<b>(2.282)</b>	<b>17.270</b>	<b>(5.300)</b>	<b>24.417</b>	<b>96.234</b>	<b>(8.991)</b>	<b>123.630</b>	<b>-</b>	<b>796.773</b>
<b>Total Activo a 30 de junio de 2023</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15.515.535</b>	<b>12.850</b>	<b>659.861</b>	<b>796.016</b>	<b>527.462</b>	<b>1.382.591</b>	<b>(1.154.412)</b>	<b>2.211.518</b>	<b>(1.371.096)</b>	<b>16.368.807</b>
<b>Total Pasivo a 30 de junio de 2023</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8.894.793</b>	<b>10.832</b>	<b>288.671</b>	<b>489.184</b>	<b>667.645</b>	<b>1.177.853</b>	<b>(553.136)</b>	<b>2.070.217</b>	<b>(1.189.667)</b>	<b>9.786.175</b>

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En la línea de “Deterioros de inmovilizado” de la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2024 se incluye la dotación neta de la UGE “servicios inmobiliarios” por 397 miles de euros (ver cuenta de resultados adjunta y Nota 7).

En la línea de “Deterioros de inmovilizado” de la información financiera por segmentos a 30 de junio de 2023 se incluye la reversión de deterioro de la UGE “ANB” por importe de 6.636 miles de euros y la dotación neta de la UGE “servicios inmobiliarios” por 378 miles de euros (ver cuenta de resultados adjunta y Nota 7).

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del período para los períodos de seis meses terminados a 30 de junio de 2024 y 30 de junio de 2023 es la siguiente:

Concepto	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
<b>Total EBITDA ajustado</b>	<b>1.553.349</b>	<b>1.165.442</b>
Deterioros y bajas de inmovilizado	1.977	4.870
<b>Total EBITDA</b>	<b>1.555.326</b>	<b>1.170.312</b>
Amortización del inmovilizado	(423.696)	(401.073)
<b>Resultado de explotación</b>	<b>1.131.630</b>	<b>769.239</b>
Gastos financieros – netos	(79.667)	5.585
Participación en el resultado de asociadas	23.350	21.949
Impuesto sobre las ganancias	(254.695)	(180.868)
<b>Resultado del periodo</b>	<b>820.618</b>	<b>615.905</b>
Resultado atribuible a socios externos	11.974	8.222
<b>Resultado del periodo atribuible al accionista de la dominante</b>	<b>808.644</b>	<b>607.683</b>

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### 4.2. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la *European Securities and Markets Authority* (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

El objetivo perseguido con su desglose así como la categorización de las MAR y medidas no-NIIF-UE utilizadas en este documento se describe en la Nota 5.4.1 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023.

La conciliación numérica entre la partida de línea más directamente conciliable, total o subtotal, presentada en los estados financieros y la MAR utilizada se presenta a continuación:

Medidas alternativas de rendimiento (miles de euros y %)	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023	30 de junio de 2023	31 de diciembre 2022
<b>EBITDA</b>	<b>1.555.326</b>	<b>3.022.610</b>	<b>1.170.312</b>	<b>2.078.853</b>
Resultado de explotación	1.131.630	2.201.418	769.239	1.283.678
Amortizaciones	423.696	821.192	401.073	795.175
<b>EBITDA AJUSTADO</b>	<b>1.553.349</b>	<b>2.884.967</b>	<b>1.165.442</b>	<b>2.053.035</b>
EBITDA	1.555.326	3.022.610	1.170.312	2.078.853
Deterioros y bajas de inmovilizado	(1.977)	(137.643)	(4.870)	(25.818)
<b>DEUDA NETA</b>	<b>6.452.875</b>	<b>6.222.435</b>	<b>7.071.819</b>	<b>6.242.915</b>
Deuda financiera no corriente	5.877.301	6.813.736	7.279.258	7.158.001
Deuda financiera corriente	2.071.512	1.771.824	1.060.458	658.437
Efectivo y equivalentes al efectivo	(1.495.938)	(2.363.125)	(1.267.897)	(1.573.523)
<b>EBITDA últimos 12 meses</b>	<b>3.407.624</b>	<b>3.022.610</b>	<b>2.466.206</b>	<b>2.078.853</b>
(I) EBITDA año anterior	3.022.610	N/A	2.078.853	N/A
(II) EBITDA período año anterior	1.170.312	N/A	782.959	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	1.852.298	N/A	1.295.894	N/A
(IV) EBITDA período año	1.555.326	N/A	1.170.312	N/A
<b>Ratio Deuda Financiera Neta/ EBITDA</b>	<b>1,9 x</b>	<b>2,1 x</b>	<b>2,9 x</b>	<b>3,0 x</b>
Deuda Financiera Neta	6.452.875	6.222.435	7.071.819	6.242.915
EBITDA últimos 12 meses	3.407.624	3.022.610	2.466.206	2.078.853
<b>OPEX</b>	<b>(1.208.812)</b>	<b>(2.218.265)</b>	<b>(1.140.271)</b>	<b>(2.090.730)</b>
Aprovisionamientos	(79.907)	(163.300)	(80.069)	(163.029)
Gastos de personal	(310.639)	(565.498)	(280.941)	(514.588)
Otros gastos de explotación	(818.266)	(1.489.467)	(779.261)	(1.413.113)

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

## 5. Ingresos

Las operaciones del Grupo y sus fuentes de ingresos son las descritas en sus últimas Cuentas anuales consolidadas.

### 5.1 Desglose de ingresos

El desglose de los ingresos ordinarios del Subtotal incluido en la Información financiera por segmentos (sin tener en cuenta el segmento Internacional, SCAIRM y los ajustes) por tipología de servicios prestados es como sigue:

	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
<b>Servicios Aeroportuarios</b>	<b>2.296.293</b>	<b>1.966.903</b>
<b>Servicios Aeronáuticos</b>	<b>1.462.036</b>	<b>1.256.224</b>
<b>Aeronáuticos Prestaciones Patrimoniales</b>	<b>1.418.083</b>	<b>1.217.484</b>
Aterrizajes	395.346	340.772
Estacionamientos	26.374	22.011
Pasajeros	632.502	539.179
Pasarelas telescópicas	48.851	41.736
Seguridad	227.445	186.206
Handling	58.610	52.607
Carburante	16.167	13.685
Catering	5.403	4.704
Recuperación costes control fronterizo RDL 14/2022	418	-
Recuperación costes COVID ley 2/2021	6.967	16.584
<b>Resto servicios aeronáuticos (1)</b>	<b>43.953</b>	<b>38.740</b>
<b>Servicios Comerciales</b>	<b>834.257</b>	<b>710.679</b>
Arrendamientos	16.960	17.941
Tiendas	62.752	61.966
Tiendas Duty Free	262.080	187.888
Restauración	165.801	151.781
Rent a car	91.947	83.162
Aparcamiento	96.012	83.700
Publicidad	12.794	12.274
Servicios VIP (2)	70.605	54.267
Resto ingresos comerciales (3)	55.306	57.700
<b>Servicios inmobiliarios</b>	<b>54.942</b>	<b>46.545</b>
Arrendamientos	10.259	9.077
Terrenos	15.822	15.377
Hangares	3.417	3.283
Centros logísticos de carga	17.163	11.305
Explotaciones Inmobiliarias	8.281	7.503
<b>Total Importe Neto de la Cifra de Negocio</b>	<b>2.351.235</b>	<b>2.013.448</b>

1) Incluye Mostradores, Utilización de pasarelas 400 Hz, Servicio Contra incendios, Consignas, y Otros Ingresos.

2) Incluye alquiler de salas VIP, paquetes VIP, resto de salas, fast-track y fast-lane.

3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, Telecomunicaciones, Máquinas venta automática, etc.), Suministros Comerciales y Filmaciones y Grabaciones.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El significativo incremento de los ingresos responde al aumento paulatino del tráfico durante el primer semestre de 2024. Al cierre del primer semestre, los aeropuertos de la red nacional han registrado un volumen de pasajeros de 144,2 millones (primer semestre de 2023: 129,4 millones), que representa un incremento interanual del 11,44 % (primer semestre de 2023 incremento interanual: 23,4%).

Una parte importante (43,19%) de los ingresos por servicios aeroportuarios a 30 de junio de 2024 se concentra en tres clientes, con cifras de ingresos de 263 millones de euros, 207 millones de euros y 166 millones de euros, respectivamente (30 de junio de 2023: 238 millones de euros, 183 millones de euros y 149 millones de euros, respectivamente, un 45% de la cifra de ingresos por servicios aeroportuarios).

## 5.2 Información geográfica

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por el segmento Internacional que mantiene sus inversiones principales en Reino Unido, Brasil, México y Colombia. A 30 de junio de 2024 y de 2023, los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera (datos en miles de euros):

País	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
España	2.357.733	2.019.555
Brasil	159.692	120.728
Reino Unido	194.157	159.381
Colombia	630	1.005
México	6.319	6.355
<b>Total</b>	<b>2.718.531</b>	<b>2.307.024</b>

## 6. Inmovilizado material y activos intangibles

### 6.1 Inmovilizado material

Durante el primer semestre de 2024 el saldo del Inmovilizado material presenta una disminución neta por importe de 48,6 millones de euros. Si bien las altas de inmovilizado material del primer semestre de 2024 han alcanzado los 308,5 millones de euros, no superan a las amortizaciones practicadas por importe de 352 millones de euros. La cifra de inversión más relevante se produce, fundamentalmente, en la red española de aeropuertos, con objeto de dar cumplimiento al volumen de inversiones reguladas comprometidas en el DORA II, dar respuesta a los estándares de seguridad, calidad y capacidad de las infraestructuras, y otros requisitos de mantenimiento.

Las principales actuaciones acometidas durante el período, en curso a 30 de junio de 2024, han consistido, entre otras, en las siguientes:

- Remodelación del área terminal del edificio procesador de Palma de Mallorca;
- Construcción de una planta solar fotovoltaica, una nueva central eléctrica y la adecuación de los aparcamientos periféricos del aeropuerto de Madrid-Barajas;
- Regeneración del pavimento de la pista de vuelo del aeropuerto de Vigo;
- Regeneración de las calles de rodaje del aeropuerto de Alicante;
- Adicionalmente, continúa la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos para incorporar máquinas de inspección de equipajes en bodega más avanzadas al sistema de tratamiento de equipajes (equipos EDS estándar 3), así como la implementación del nuevo sistema de registro electrónico de entradas y salidas y su conexión al sistema central del EES (Entry Exit System), todo ellos con el objetivo de adaptarse a los cambios normativos establecidos por la UE.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las actuaciones puestas en servicio más significativas han sido, entre otras, las siguientes:

- Adaptación del sistema de inspección de equipajes en bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar 3 en los aeropuertos de Barcelona, Madrid-Barajas, Gran Canaria, Reus y Vigo;
- Ampliación del parking de empleados en el aeropuerto de Tenerife Sur;
- Suministro e instalación de pasarelas de embarque en el aeropuerto de Sevilla;
- Sustitución del suelo en el edificio terminal del aeropuerto de Ibiza;
- Remodelación de los aseos de las terminales T4 y T4S en el aeropuerto de Madrid-Barajas;
- Regeneración del pavimento de la pista de vuelo en el aeropuerto de La Palma.

Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 se han dado de baja Activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 72,7 millones de euros (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023: 69,9 millones de euros), produciendo unos resultados positivos por baja de inmovilizado material de 2,4 millones de euros (período de seis meses terminado el 30 de junio de 2023: pérdidas 1,4 millones de euros). Las bajas más representativas se derivan de la reposición de diversas instalaciones y equipamiento de varios aeropuertos de la red.

## 6.2 Activos intangibles

El "Activo intangible" presenta una disminución neta de 138,29 millones de euros. Si bien las altas de activos intangibles del primer semestre de 2024 han alcanzado los 50,1 millones de euros, no superan a las amortizaciones practicadas, de 60,1 millones de euros, a lo que hay que añadir el efecto de las diferencias de conversión asociadas a los activos de las sociedades filiales brasileñas como consecuencia de la depreciación de los reales brasileños con respecto al euro por importe de 130,5 millones de euros.

## 7. Deterioro de valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

Tal y como se indica en la Nota 3.1, a 30 de junio de 2024 el Grupo no ha identificado indicadores de deterioro para ninguna de las UGEs que lo componen.

En lo referente al segmento inmobiliario, semestralmente, el Grupo encarga a una empresa de tasación independiente la revisión y valoración del porfolio inmobiliario, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, registrando el correspondiente deterioro conforme a lo indicado a continuación.

### 7.1 Servicios inmobiliarios

Tal y como indicamos en el anterior punto, el Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 30 de junio de 2024, tal y como hizo también a 31 de diciembre de 2023, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias.

En lo que respecta al método de valoración se ha realizado aplicando un enfoque de capitalización, que proporciona una indicación de valor mediante la conversión de flujos de efectivo futuros en un único valor de capital actual. Este enfoque, asimilable a un modelo de Descuento de Flujos de Caja (DFC), es generalmente utilizado para la estimación de valor de unidades de explotación generadoras de efectivo, reconociendo de forma explícita el valor temporal de flujos de fondos que generará el activo en sí.

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas son los siguientes:

	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
Terrenos	404.186	399.134
Construcciones	548.401	545.133
<b>Total</b>	<b>952.587</b>	<b>944.267</b>

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 30 de junio de 2024 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro de terrenos por importe de 24 miles de euros y 423 miles de euros en edificaciones, así como una reversión parcial de los deterioros en edificaciones inmobiliarias por importe de 50 miles euros, por lo que se ha obtenido un resultado negativo de 397 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios a 30 de junio de 2024, asciende a 952,6 millones de euros.

En el ejercicio 2023, el Grupo también encargó a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2023, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2023 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el segmento inmobiliario, resultó una dotación de deterioro de terrenos inmobiliarios por un total de 460 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros por un total de 15 miles de euros, por lo que se obtuvo un resultado negativo en el ejercicio de 445 miles de euros. El valor recuperable conjunto de todos los activos del segmento de servicios inmobiliarios a 31 de diciembre de 2023, ascendió a 944,3 millones de euros.

## 8. Instrumentos financieros

### 8.1 Instrumentos financieros por categoría

	30 de junio de 2024			
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
<b>Activos en balance</b>				
Otros activos financieros	148.490	-	57	<b>148.547</b>
Instrumentos financieros derivados (Nota 8.2)	-	85.728	-	<b>85.728</b>
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)	932.138	-	-	<b>932.138</b>
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.495.938	-	-	<b>1.495.938</b>
<b>Total</b>	<b>2.576.566</b>	<b>85.728</b>	<b>57</b>	<b>2.662.351</b>

	30 de junio de 2024			
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
<b>Pasivos en balance</b>				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero y obligaciones y otros valores negociables) (Nota 10)	7.368.877	-	-	<b>7.368.877</b>
Obligaciones y otros valores negociables	511.916	-	-	<b>511.916</b>
Pasivos por arrendamiento (Nota 10)	68.020	-	-	<b>68.020</b>
Instrumentos financieros derivados (Nota 8.2)	-	-	-	-
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	530.000	-	-	<b>530.000</b>
<b>Total</b>	<b>8.478.813</b>	-	-	<b>8.478.813</b>

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2023			Total
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	
<b>Activos en balance</b>				
Instrumentos financieros derivados	-	57.476	-	<b>57.476</b>
Otros activos financieros	91.107	-	57	<b>91.164</b>
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)	802.421	-	-	<b>802.421</b>
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.363.125	-	-	<b>2.363.125</b>
<b>Total</b>	<b>3.256.653</b>	<b>57.476</b>	<b>57</b>	<b>3.314.186</b>

	31 de diciembre de 2023			Total
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	
<b>Pasivos en balance</b>				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero y obligaciones y otros valores negociables) (Nota 10)	8.016.911	-	-	<b>8.016.911</b>
Obligaciones y otros valores negociables	496.538	-	-	<b>496.538</b>
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 10)	72.111	-	-	<b>72.111</b>
Instrumentos financieros derivados (Nota 8.2)	-	-	-	-
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	683.553	-	-	<b>683.553</b>
<b>Total</b>	<b>9.269.113</b>	-	-	<b>9.269.113</b>

## 8.2 Medición de los valores razonables

Conforme a lo indicado en la Nota 3.2, los instrumentos financieros derivados que son objeto de medición a valor razonable en el estado de situación financiera son los siguientes:

	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
	Activos	Activos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	52.249	51.140
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	6.303	6.336
Cobertura de tipo de cambio ADI (CCS)	27.176	-
<b>Total</b>	<b>85.728</b>	<b>57.476</b>
<b>Parte corriente</b>	<b>28.538</b>	<b>32.795</b>
<b>Parte no corriente</b>	<b>57.190</b>	<b>24.681</b>

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2024 y 30 de junio de 2023 los derivados de cobertura son efectivos al 100% y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe ineffectividad registrada en la Cuenta de resultados.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La filial ADI contrató el pasado 30 de abril de 2024 un derivado de cambio de divisa (Cross Currency Swap (en adelante, CCS), con objeto de mitigar el riesgo derivado de las fluctuaciones del tipo de cambio y tipo de interés de un préstamo concedido en 2023, a su participada al 100% Bloco de Onze Aeroportos do Brasil, S.A. (BOAB) por un importe de 2.450 millones de BRL (448,77 millones de euros a tipo de cambio de la fecha de concesión; 411,52 millones de euros a tipo de cambio de cierre semestral). El préstamo vence el 15 de diciembre del 2025, amortizándose el principal mediante un único pago y devenga un interés nominal anual referenciado al CDI, liquidado semestralmente.

Para el CCS, la fecha de inicio del devengo de intereses es el 3 de mayo de 2024 y, la fecha de vencimiento, el 15 de diciembre de 2025. La rama de pago del CCS replica las características de los flujos de caja en riesgo asociados a la partida cubierta y la rama de cobro consta de un tipo de interés fijo en euros.

La financiación entre empresas del Grupo denominada en BRL genera ingresos financieros denominados también en BRL. En la filial ADI, la variación en los tipos de cambio BRL/EUR produce variaciones en los flujos de efectivo (en euros) a recibir en BRL por el cobro de intereses liquidados y de principal del préstamo. Adicionalmente, la fluctuación del tipo de cambio produce variaciones en el valor del activo monetario (crédito concedido) reconocida, impactando en resultados en forma de diferencias de cambio.

En la cuenta de resultados consolidada adjunta correspondiente al primer semestre de 2024, se han registrado 45.413 miles de euros correspondientes a diferencias de cambio negativas por la variación del tipo de cambio aplicado en la valoración del crédito concedido (15.353 miles de euros de diferencias de cambio positivas en el primer semestre de 2023), reconocidas en el resultado consolidado puesto que se generan por un préstamo entre empresas del Grupo que está previsto liquidar al vencimiento, por lo que el préstamo se considera partida monetaria y representa un compromiso de convertir una moneda en otra, lo que expone al Grupo a una pérdida o ganancia por las fluctuaciones del cambio entre las monedas.

Sobre dicho derivado, se aplica contabilidad de coberturas de flujo de efectivo. Desde su contratación, el instrumento ha experimentado un cambio de valor positivo de 27.176 miles de euros. Por aplicación de contabilidad de coberturas, dicho cambio de valor se reconoce directamente en el patrimonio neto, reclasificándose al resultado del ejercicio en concepto de ajuste por reclasificación en el mismo periodo en el que los flujos de efectivo futuros esperados cubiertos afecten al resultado del ejercicio (NIIF 9 6.5.11 (d)). Como consecuencia, en la cuenta de resultados intermedia consolidada adjunta se han registrado diferencias de cambio positivas por importe de 31.892 miles de euros y gastos financieros por importe de 4.138 miles de euros, relacionado con el devengo de cupón del CCS.

### 8.3 Concentración del riesgo de crédito

El Grupo reconoce de forma anticipada las pérdidas esperadas, y actualiza las estimaciones en cada cierre contable, para así reflejar cualquier cambio en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Conforme a la NIIF 9, el cálculo de la pérdida refleja:

- La pérdida esperada ponderada por la probabilidad de default en base a diferentes escenarios;
- Valor temporal del dinero;
- Información razonable y consistente que esté disponible sin incurrir en un sobreesfuerzo o coste excesivo en la fecha de presentación sobre eventos pasados, condiciones actuales y pronóstico de condiciones económicas futuras que permita obtener una estimación de la pérdida esperada (ajuste “forward looking”).

El Grupo emplea un modelo de deterioro para los activos financieros que refleja la potencial variación de la calidad crediticia del activo, es decir, la pérdida se reconoce en función de la fase de deterioro en la que se encuentre el activo:

- Fase 1: desde su reconocimiento inicial el activo apenas se ha deteriorado.
- Fase 2: el activo ha empeorado significativamente su calidad crediticia, pero todavía sin evidencia objetiva de evento de deterioro.
- Fase 3: activo con evidencia de deterioro.

A 30 de junio de 2024, se ha llevado a cabo el análisis del riesgo crediticio de las cuentas a cobrar, detectando evidencias de deterioro del crédito en algunos clientes, para los que se ha dotado deterioro siguiendo el modelo descrito. Asimismo, el riesgo de crédito del resto de cuentas a cobrar no deterioradas se mitiga prácticamente en su totalidad, gracias a los avales y mejoras crediticias que la Sociedad dominante dispone de sus clientes. En concreto, este riesgo se ve mitigado por las garantías y fianzas recibidas, tantos de clientes aeronáuticos como comerciales, por un importe a 30 de junio de 2024 de 1.284 millones de euros.



## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### 8.4 Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto

El detalle del movimiento habido en este epígrafe del estado de información financiera es el siguiente durante el primer semestre de 2024:

	Valor inicial de la participación NIIF	Altas/Bajas	Deterioro de participaciones puestas en equivalencia	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en resultado global de asociadas	Otros	Valor final de la participación
SACSA	841	-	3.055	136	-	(143)	-	-	3.889
AMP(*)	61.375	-	-	17.194	-	(5.061)	711	5.659	79.878
AEROCALI (**)	6.161	-	-	2.965	(3.597)	(131)	-	-	5.398
<b>Total</b>	<b>68.377</b>	<b>-</b>	<b>3.055</b>	<b>20.295</b>	<b>(3.597)</b>	<b>(5.335)</b>	<b>711</b>	<b>5.659</b>	<b>89.165</b>

El detalle del movimiento habido en este epígrafe del estado de información financiera es el siguiente durante el primer semestre de 2023:

	Valor inicial de la participación	Altas/Bajas	Deterioro de participaciones puestas en equivalencia	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en resultado global de asociadas	Otros	Valor final de la participación
SACSA	2.642	-	-	342	-	397	-	(79)	3.302
AMP (*)	63.926	-	-	19.141	(25.035)	5.164	(1.245)	(4.473)	57.478
AEROCALI (**)	6.131	-	-	2.466	(5.599)	426	-	81	3.505
<b>Total</b>	<b>72.699</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21.949</b>	<b>(30.634)</b>	<b>5.987</b>	<b>(1.245)</b>	<b>(4.471)</b>	<b>64.285</b>

(\*) El impacto en el valor de la inversión de AMP de la variación patrimonial de su participada GAP se refleja en el epígrafe "Otros".

(\*\*) Inversión con control conjunto. A raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50% de participación, el Grupo ha evaluado los derechos en la misma concluyendo que existe control conjunto ya que las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modifican los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo en el periodo no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto. Esta sociedad explota el Aeropuerto de Barranquilla.

La Asamblea de Accionistas de la sociedad Grupo Aeroportuario del Pacífico, SAB de CV (GAP), en reunión celebrada el 13 de abril de 2023, aprobó la cancelación de 7.024.113 acciones adquiridas por la propia sociedad, lo que dio lugar a un incremento en el porcentaje de participación de AMP en GAP, que pasaba de ser del 19,02% antes de la cancelación al 19,28% tras la cancelación, formalizada por parte de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México durante el primer semestre de 2024.

El 1 de septiembre de 2020 finalizaba la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. Tras sucesivas prórrogas, con fecha 30 de abril de 2024 el contrato ha sido prorrogado hasta el 31 de agosto de 2025.

Asimismo, el 25 de septiembre de 2020 finalizaba la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. El contrato fue sucesivamente prorrogado hasta su finalización el 29 de febrero de 2024. Posteriormente, la sociedad ha formalizado un acuerdo de prestación de servicios a la nueva concesionaria hasta agosto de 2024.

El Grupo ha realizado un test de deterioro a 30 de junio de 2024 de las inversiones integradas por el método de la participación resultando una reversión del deterioro del valor de la participación en SACSA por importe de 3.055 miles de euros.

El cálculo del deterioro de las participaciones en empresas asociadas y con control conjunto se ha determinado como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido como el mayor del valor en uso o del valor razonable menos los costes de venta. En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación del Grupo en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión, como es el caso de SACSA y Aerocali.

En el caso de AMP, no hay indicios de deterioro de la participación dado el valor de capitalización bursátil de su participada GAP, cuyas acciones cotizaban en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) a 30 de junio de 2024 a 14,63 euros (286,18 pesos mexicanos (MXN)) (31 de diciembre de 2023: 15,83 euros, equivalentes a 296,43 pesos mexicanos (MXN)).

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los resultados del test muestran la comparación del valor recuperable de la inversión y el valor en libros consolidado para todas las inversiones en empresas asociadas a 30 de junio de 2024. Con los datos obtenidos de la comparación de ambos valores, el valor recuperable ha sido superior al valor contable en todos los casos, salvo en SACSA:

(miles de euros)	Valor recuperable por Grupo Aena	Valor en libros consolidado	Deterioro	Valor en libros consolidado posterior a deterioro
SACSA	3.889	3.912	(23)	3.889
AMP	533.530	79.878	-	79.878
AEROCALI	5.753	5.398	-	5.398
<b>Total</b>		<b>89.188</b>	<b>(23)</b>	<b>89.165</b>

## 9. Capital social, reserva legal y reserva de capitalización

Según la información disponible en la CNMV, a 30 de junio de 2024, las participaciones superiores al 3% el capital social de AENA S.M.E., S.A. son las siguientes:

	% total (A)	% Directo	% Indirecto	% de derechos de voto a través de instrumentos financieros (B)	% de derechos de voto total (A)+(B)
ENAIRE	51 %	51 %	- %	- %	51 %
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	2,8 %	-	2,8 %	3,4 %	6,3 %
THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND	-	-	-	3,4 %	3,4 %
BLACKROCK INC.	3,0 %	-	3,0 %	0,1 %	3,1 %
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	3,0 %	-	3,0 %	-	3,0 %

La Junta General de Accionistas, en su reunión celebrada el 18 de abril de 2024, aprobó la propuesta de distribución del resultado del ejercicio 2023 efectuada por el Consejo de Administración. En consecuencia, en el mes de mayo de 2024 se ha procedido al pago del dividendo propuesto por importe de 1.149.000 miles de euros (en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2023 se distribuyeron 712.500 miles de euros).

A 30 de junio de 2024 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias.

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**  
**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

## 10. Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023 son los siguientes:

	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
<b>No corriente</b>		
Préstamos con ENAIRE	2.091.688	2.345.453
Préstamos con entidades de crédito de AENA	2.329.450	3.029.211
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	365.109	355.450
Préstamos con accionistas LLAH III	54.803	53.373
Préstamos con entidades de crédito ANB	227.907	229.200
Pasivos por arrendamiento Aena	23.416	29.969
Pasivos por arrendamiento LLAH III	28.469	29.551
Pasivos por arrendamiento Brasil	462	301
Obligaciones y otros valores negociables	496.796	496.538
Otros pasivos financieros	259.201	244.690
	<b>5.877.301</b>	<b>6.813.736</b>
<b>Corriente</b>		
Préstamos con ENAIRE	701.695	776.333
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	9.150	18.461
Préstamos con entidades de crédito de AENA	1.275.667	875.039
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	3.647	3.318
Préstamos con accionistas LLAH III	420	409
Préstamos con entidades de crédito ANB	12.536	10.845
Pasivos por arrendamiento Aena	11.307	8.205
Pasivos por arrendamiento LLAH III	4.107	3.865
Pasivos por arrendamiento Brasil	259	220
Obligaciones y otros valores negociables	15.120	4.512
Otros pasivos financieros	37.604	70.617
	<b>2.071.512</b>	<b>1.771.824</b>
<b>Total corriente y no corriente</b>	<b>7.948.813</b>	<b>8.585.560</b>

La conciliación entre los saldos a 31 de diciembre de 2023 y el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 en el estado de situación financiera intermedio consolidado de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**  
**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	31 de diciembre de 2023	Flujos de efectivo				Trasposos corto/ largo plazo	Otros movimientos	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	30 de junio de 2024
		Actividades financiación	Actividades financiación	Actividades explotación							
		Cobros	Pagos	Pagos intereses							
<b>No corriente</b>											
Préstamo con ENAIRE	2.345.453	-	-	-	(253.765)	-	-	-	-	2.091.688	
Préstamos con ent. crédito AENA	3.029.211	-	-	-	(699.761)	-	-	-	-	2.329.450	
Otros préstamos de LLAH III	355.450	-	-	-	-	-	137	-	9.522	365.109	
Préstamos con accionistas LLAH III	53.373	-	-	-	-	-	-	-	1.430	54.803	
Préstamos con entidades de crédito ANB	229.200	24.733	-	-	(1.452)	-	-	-	(24.574)	227.907	
Pasivos por arrendamiento Aena	29.969	-	-	-	(6.088)	(773)	-	308	-	23.416	
Pasivos por arrendamiento LLAH III	29.551	-	-	-	(1.857)	-	-	-	775	28.469	
Pasivos por arrendamiento Brasil	301	-	-	-	(98)	-	-	305	(46)	462	
Obligaciones y otros valores negociables	496.538	-	-	-	-	258	-	-	-	496.796	
Otros pasivos financieros	244.690	28.832	(26.514)	-	9.293	2.797	-	-	103	259.201	
<b>Total no corriente</b>	<b>6.813.736</b>	<b>53.565</b>	<b>(26.514)</b>	<b>-</b>	<b>(953.728)</b>	<b>2.282</b>	<b>137</b>	<b>613</b>	<b>(12.790)</b>	<b>5.877.301</b>	
<b>Corriente</b>											
Préstamo con ENAIRE	776.333	-	(326.776)	(49.645)	253.765	-	48.018	-	-	701.695	
Intereses devengados ent. crdto. AENA	18.461	-	-	(66.004)	-	-	56.693	-	-	9.150	
Préstamos con entidades de crédito Aena	875.039	-	(300.021)	-	699.761	-	888	-	-	1.275.667	
Otros Préstamos de LLAH III	3.318	-	-	(5.798)	-	-	6.036	-	91	3.647	
Préstamos con accionistas LLAH III	409	-	-	(2.165)	-	-	2.165	-	11	420	
Préstamos con entidades de crédito ANB	10.845	-	(906)	(10.494)	1.452	1	12.947	-	(1.309)	12.536	
Pasivos por arrendamiento Aena	8.205	-	(2.836)	(558)	6.088	(374)	558	224	-	11.307	
Pasivos por arrendamiento LLAH III	3.865	-	(1.703)	(779)	1.857	-	763	-	104	4.107	
Pasivos por arrendamiento Brasil	220	-	(218)	(25)	98	(35)	25	221	(27)	259	
Obligaciones y otros valores negociables	4.512	-	-	-	-	(258)	10.866	-	-	15.120	
Otros pasivos financieros	70.617	14.080	(37.349)	(1.103)	(9.293)	(168)	795	-	25	37.604	
<b>Total corriente</b>	<b>1.771.824</b>	<b>14.080</b>	<b>(669.809)</b>	<b>(136.571)</b>	<b>953.728</b>	<b>(834)</b>	<b>139.754</b>	<b>445</b>	<b>(1.105)</b>	<b>2.071.512</b>	
<b>Total corriente y no corriente</b>	<b>8.585.560</b>	<b>67.645</b>	<b>(696.323)</b>	<b>(136.571)</b>	<b>-</b>	<b>1.448</b>	<b>139.891</b>	<b>1.058</b>	<b>(13.895)</b>	<b>7.948.813</b>	

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

## 10.1 Deuda financiera de Aena

### - Préstamo con Enaire

Tal y como se describe en la nota 20.1 de la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el Grupo tiene formalizado un contrato de reconocimiento de deuda con Enaire. Durante el primer semestre de 2024, la amortización de la deuda de Aena (y ENAIRE como entidad co-prestataria) de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato, ha ascendido a 326.776 miles de euros.

	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
<b>No corriente</b>		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	2.092.685	2.346.605
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(997)	(1.152)
<b>Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>2.091.688</b>	<b>2.345.453</b>
<b>Corriente</b>		
Préstamo con ENAIRE	692.851	765.707
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(188)	(231)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	9.032	10.857
<b>Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE</b>	<b>701.695</b>	<b>776.333</b>
<b>Total</b>	<b>2.793.383</b>	<b>3.121.786</b>

### - Deudas con entidades de crédito

El detalle de las deudas con entidades de crédito del Grupo al cierre del primer semestre de ejercicio actual y el cierre del ejercicio anterior es como sigue:

	30 de junio de 2024			31 de diciembre de 2023		
	No corriente	Corriente	Total	No corriente	Corriente	Total
AENA	2.329.450	1.275.667	3.605.117	3.029.211	875.039	3.904.250
AENA - intereses de deudas con ent. cdto.	-	9.150	9.150	-	18.461	18.461
Luton	365.109	3.647	368.756	355.450	3.318	358.768
ANB	227.907	12.536	240.443	229.200	10.845	240.045
	<b>2.922.466</b>	<b>1.301.000</b>	<b>4.223.466</b>	<b>3.613.861</b>	<b>907.663</b>	<b>4.521.524</b>

A 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023, los importes en libros de la deuda del Grupo con entidades de crédito están denominados en las siguientes monedas:

	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
Miles de Euros (AENA)	3.605.117	3.904.250
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	312.107	311.787
Miles de Reales Brasileños (ANB)	1.431.476	1.287.073

La Sociedad dominante cuenta con un saldo de caja a 30 de junio de 2024 de 1.244,7 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 2.221,7 millones de euros). Además, la Sociedad dispone de 760 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (al cierre del ejercicio 2023: 555 millones de euros) y de 2.000 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada sostenible (31 de diciembre de 2023: 2.000 millones de euros).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad a 30 de junio de 2024 totaliza 4.004,7 millones de euros, a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros, que se encuentran disponibles. Asimismo, existe la posibilidad de realizar emisiones de bonos a través del programa EMTN de hasta 3.000 millones de euros, de los que a 30 de junio de 2024 se encuentran disponibles 2.500 millones de euros. (31 de diciembre de 2023: 4.776,2 millones de euros).

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el primer semestre de 2024, la sociedad matriz ha amortizado 626.787 miles de euros y no ha dispuesto ningún préstamo.

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado al 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

	30 de junio de 2024		31 de diciembre de 2023	
	Saldo	Tasa media acumulada	Saldo	Tasa media acumulada
Variable	1.801.975	4,28	1.879.477	3,64
Fijo	4.593.853	1,78	5.143.148	1,71
<b>TOTAL</b>	<b>6.395.828</b>	<b>2,47</b>	<b>7.022.625</b>	<b>2,17</b>

#### - Financiación disponible

El resumen de la financiación disponible (no utilizada) a 30 de junio de 2024, excluyendo el Programa de ECP y el Programa EMTN es como sigue:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	460	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	140	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	160	Máximo 18 años desde desembolso
Línea de crédito sindicado	2.000	29 de junio de 2029 + 1 prórrogas de 1 año
<b>Total</b>	<b>2.760</b>	

#### - Facilidades crediticias

El 29 de junio de 2023, Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible ("Sustainability-Linked RCF") por importe de 2.000 millones de euros, que reforzaba su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo. La operación fue suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales y fue dirigida por Banco Santander como coordinador y agente sostenible y Banco Sabadell como coordinador y agente administrativo. Con esta operación la empresa amplió el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años (con posibilidad de prórroga por un año más). La característica más destacada de esta operación es que el tipo de interés se fija en función no sólo del rating crediticio, sino también del cumplimiento de un objetivo de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

- La evolución crediticia Moody's y/o Fitch de AENA
- El grado de cumplimiento de la reducción, así como la compensación, de las emisiones directas e indirectas de CO<sub>2</sub> (alcance 1 y 2) efectuadas por referencia a los objetivos de sostenibilidad fijados por Aena respecto de 2019; de manera que si la reducción es igual o superior al objetivo de sostenibilidad de ese ejercicio, el margen aplicable se reducirá. Si por el contrario la reducción es inferior al objetivo de sostenibilidad o acaece un incumplimiento de sostenibilidad aumentará.

A 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023, no se ha dispuesto cantidad alguna de la línea de crédito sindicada sostenible ("Sustainability-Linked RCF") contratada el 29 de junio de 2023 por importe de 2.000 millones de euros.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### - Compromisos de cumplimiento de las ratios financieras

Aena, S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos a 30 de junio de 2024 por un importe total pendiente a de 4.366 millones de euros (31 de diciembre de 2023 de 4.692 millones de euros) que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

Ratio	2024	2025 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA		
Menor o igual a:	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros		
Mayor o igual a:	3,00x	3,00x

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta del cierre del periodo. A 30 de junio de 2024 ambas ratios se han cumplido sin que se prevean dificultades para lograr su cumplimiento en las próximas revisiones.

#### - Programa de pagarés (ECP)

El 18 de diciembre de 2023 AENA S.M.E., S.A. publicó un nuevo Programa de pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la Ley 6/2023 de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, de 17 de marzo de 2023. El programa ha sido admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las mismas condiciones que los Programas precedentes (2019-2022). Con este instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días.

Durante el primer semestre de 2024 y durante 2023, Aena no ha emitido papel bajo estos nuevos programas, estando disponible la totalidad del mismo al cierre del ejercicio.

#### - Emisión de bonos y obligaciones

El 13 de octubre de 2023 Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%. El coste financiero efectivo es un 4,314% anual.

La emisión se realizó bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) que la Compañía registró en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) el 27 de julio de 2023 y que, durante su vigencia, permite la emisión de bonos por un importe de hasta 3.000 millones de euros. Dicho programa EMTN se encuentra en la actualidad en vías de renovación.

El detalle del importe registrado en el balance consolidado adjunto a 30 de junio de 2024 y 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

<i>miles de euros</i>	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
<b>No corriente</b>		
Obligaciones y bonos emitidos	500.000	500.000
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(3.204)	(3.462)
<b>Subtotal deuda a largo plazo</b>	<b>496.796</b>	<b>496.538</b>
<b>Corriente</b>		
Obligaciones y bonos emitidos	-	-
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(2)	(58)
Intereses devengados por obligaciones	15.122	4.570
<b>Subtotal deuda a corto plazo</b>	<b>15.120</b>	<b>4.512</b>
	<b>511.916</b>	<b>501.050</b>

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

## 10.2 Deuda financiera de LUTON

El detalle de los préstamos del subgrupo Luton por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado a 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2024		31 de diciembre de 2023	
	Saldo	Tasa media acumulada	Saldo	Tasa media acumulada
Variable	-	6,56	-	-
Fijo	365.109	3,77	355.450	3,86
<b>Total</b>	<b>365.109</b>	<b>3,82</b>	<b>355.450</b>	<b>3,86</b>

Toda la financiación recibida en Luton es en la moneda local de la entidad, en libras esterlinas. Las garantías asociadas a los contratos de financiación de Luton vinculan como garantes a las sociedades del subgrupo Luton: London Luton Airport Holdings II Ltd. (LLAH2L), London Luton Airport Holdings I Ltd. (LLAH1L), London Luton Airport Group Ltd. (LLAGL) y London Luton Airport Operations Ltd. (LLAOL), constituyéndose una garantía pignoraticia general sobre sus activos, entre los que se incluyen las acciones de LLAH1L, LLAGL y LLAOL. La garantía podría ser ejecutada por los financiadores en caso de un incumplimiento que implique vencimiento anticipado de la deuda en los términos previstos en los contratos de financiación. La ejecución de las garantías conllevaría la transmisión de la propiedad de todas o parte de las acciones y activos pignorados a otras entidades (entidades financieras o a terceros).

Los contratos de financiación del subgrupo Luton establecen unas ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligado con periodicidad semestral conforme a las siguientes ratios:

Ratio	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y 2030
Deuda Financiera Neta/EBITDA	5,0x	4,5x	4,0x	3,5x	2,5x	2,5x
Menor o igual a:						
EBITDA/Gastos Financieros	2,00x	2,00x	2,00x	2,00x	2,00x	2,00x
Mayor o igual a:						

El vencimiento de estos préstamos se producirá entre 2025 y 2029. A 30 de junio de 2024 y 31 de diciembre de 2023, Luton cumplió con las ratios financieras exigidas por las entidades financiadoras.

El subgrupo dependiente LLAH III tiene disponible la totalidad de la línea de crédito por importe de 80 millones de libras a 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023 y cuenta con un saldo de caja a 30 de junio de 2024 de 45,13 millones de GBP, equivalente a 53,32 millones de euros al tipo de cambio al cierre (31 de diciembre de 2023: 12,79 millones de GBP equivalente a 14,71 millones de euros al tipo de cambio a 31 de diciembre de 2023).

En relación a la deuda que Luton mantiene tanto con entidades de crédito como con sus accionistas, durante el primer semestre de 2024, no se han producido amortizaciones ni cancelaciones.

## 10.3 Deuda financiera de ANB

El 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 790.982 miles de reales brasileños con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) con vencimiento en enero de 2046, para financiar parte de las inversiones a realizar en los próximos ejercicios requeridas en el contrato de concesión, al que se suma un préstamo a largo plazo formalizado el 31 de marzo de 2022 por un total de 1.048 millones de reales brasileños con el Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico E Social (BNDES) con vencimiento en octubre de 2044.

Bajo los términos de dichos contratos, la totalidad de las acciones de Aeroportos do Nordeste do Brasil SA, así como sus flujos de efectivo (ingresos tarifarios y no tarifarios, indemnizaciones procedentes de pólizas de seguro, y derechos emergentes de cualquier naturaleza derivados del contrato de concesión), quedan en garantía del cumplimiento de los contratos de financiación indicados.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Ambos contratos de financiación están sujetos al cumplimiento de covenants que imponen determinadas restricciones de la distribución de la remuneración al accionista y la reducción de capital (BNDES) o la obligación de revisar el plazo de reembolso de la deuda, si el coeficiente fuera inferior a 30%, o de aumentar el saldo de la cuenta de efectivo indisponible, si fuera superior a 70% (BNB):

Ratio BNDES	Desde 2022 hasta la fecha de vencimiento, anualmente
EBITDA / (Gastos Financieros + Deuda Financiera)	
Mayor o igual a:	1,30x
Patrimonio neto/Activos totales	
Mayor o igual a:	20%

Ratio BNB	Desde 2026 hasta la fecha de vencimiento, anualmente
(Resultado neto – Dividendos + amortización y deterioro) / Pago principal deudas	$30\% < X < 70\%$

Estos ratios se revisan a final de cada año, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta del cierre del ejercicio y el Grupo prevé que se cumplirán en el cierre de 2024.

El detalle de los préstamos de ANB por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio acumulado a 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

Miles de euros	30 de junio de 2024		31 de diciembre de 2023	
	Saldo	Tasa Media	Saldo	Tasa Media
Variable	240.443	10,32	229.200	9,50
Fijo	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>240.443</b>	<b>10,32</b>	<b>229.200</b>	<b>9,50</b>

Durante el primer semestre de 2024, se ha dispuesto del préstamo con BNB un importe de 137,9 millones de reales brasileños (25,1 millones de euros). Sin embargo, para el mismo periodo de tiempo, no se ha dispuesto de ningún importe adicional respecto del préstamo que mantiene con BNDES.

La sociedad tiene préstamos con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) dispuestos por importe de 1.431,5 millones de BRL a 30 de junio de 2024, equivalentes a 240,4 millones de euros al tipo de cambio de cierre (1.287 millones de BRL a 31 de diciembre de 2023 equivalentes a 240,4 millones de euros al tipo de cambio de cierre).

ANB dispone de un saldo en caja a 30 de junio de 2024 de 281,10 millones de reales brasileños (aproximadamente, 47,22 millones de euros al tipo de cambio al cierre), (31 de diciembre de 2023: 126,03 millones de reales brasileños, aproximadamente, 23,51 miles de euros al tipo de cambio al cierre de 2023).

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### 10.4 Valor razonable de la deuda financiera no corriente

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
Deuda financiera con el Grupo	2.091.688	2.345.453	2.028.739	2.276.355
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	2.329.450	3.029.211	2.323.261	3.007.445
Préstamos con accionistas LLAH III	54.803	53.373	54.803	53.373
Préstamos con entidades de crédito Luton	365.109	355.450	335.316	327.763
Préstamos con entidades de crédito ANB	227.907	229.200	176.146	186.199
Pasivos por arrendamiento financiero	52.347	59.821	52.347	59.821
Valores negociables	496.796	496.538	518.485	532.175
Otros pasivos financieros	259.201	244.690	259.201	244.690
<b>Total</b>	<b>5.877.301</b>	<b>6.813.736</b>	<b>5.748.298</b>	<b>6.687.821</b>

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado 43 pbs) (2023: 74 pbs). Dado el procedimiento descrito, dentro de la jerarquía de valor razonable, estas valoraciones se clasifican dentro del Nivel 2.

#### 10.5 Flujos de efectivo correspondientes a salidas de caja previstas por pasivos financieros y otros conceptos

A 30 de junio de 2024 el Grupo presenta un fondo de maniobra negativo de 516.332 miles de euros (positivo en a 31 de diciembre de 2023: 719.628 miles de euros), como consecuencia principalmente del pago del dividendo en mayo de 2024, con cargo a los beneficios del ejercicio anterior, por importe de 1.149.000 miles de euros (2023: 712.500 miles de euros) (Nota 9). El EBITDA de los seis primeros meses de 2024, calculado, de acuerdo a lo indicado en la Nota 4.2, asciende a 1.555.326 miles de euros (primer semestre de 2023: 1.170.312 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos, que ascienden a 1.401.438 miles de euros en el primer semestre del año 2024 (primer semestre de 2023: 1.048.462 miles de euros) conforme se refleja en el Estado de Flujos de Efectivo intermedio consolidado adjunto, y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento continuo de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

##### - Flujos de efectivo correspondientes a salidas de caja previstas de los pasivos financieros

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo correspondientes a las salidas de caja previstas para los pasivos financieros y otras cuentas a pagar vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE. La clasificación de las deudas con las entidades financieras se ha realizado y se ajusta al calendario de vencimientos y a las cláusulas incluidas en los respectivos contratos de financiación con dichas entidades en función de los hechos que pudieran afectar a cada contrato.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	30 de junio de 2024	Valor en libros	Salidas de flujos de efectivo previstas						Total
			2024	2025	2026	2027	2028	Siguientes	
Préstamo con ENAIRE	2.784.351	438.932	396.710	376.402	345.492	318.887	907.928	<b>2.784.351</b>	
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	9.032	9.032	-	-	-	-	-	<b>9.032</b>	
Préstamos con entidades de crédito AENA	3.605.117	580.021	780.042	406.708	546.708	26.708	1.264.930	<b>3.605.117</b>	
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	9.150	9.150	-	-	-	-	-	<b>9.150</b>	
Préstamos LLAH III	368.756	3.647	21.267	85.068	117.264	67.936	73.574	<b>368.756</b>	
Préstamos con entidades de crédito ANB	240.443	12.536	1.390	6.632	5.977	5.203	208.705	<b>240.443</b>	
Pasivos por arrendamientos Aena	34.724	11.307	7.870	5.546	5.412	4.140	448	<b>34.723</b>	
Pasivos por arrendamiento LLAH III	32.575	4.107	4.188	4.287	4.390	4.009	11.595	<b>32.576</b>	
Pasivos por arrendamiento Brasil	721	259	113	112	79	79	79	<b>721</b>	
Préstamos con accionistas LLAH III	54.803	-	54.803	-	-	-	-	<b>54.803</b>	
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	420	420	-	-	-	-	-	<b>420</b>	
Obligaciones y otros valores negociables	511.916	15.120	-	-	-	-	496.796	<b>511.916</b>	
Otros pasivos financieros	296.804	37.604	71.569	19.543	21.831	41.999	104.258	<b>296.804</b>	
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto)	529.998	529.998	-	-	-	-	-	<b>529.998</b>	
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	-	175.235	133.088	112.704	88.900	73.352	212.584	<b>795.863</b>	
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	-	7.958	15.786	15.442	14.067	9.307	7.064	<b>69.624</b>	
Intereses Préstamo participativo LLAH III	-	4.384	3.952	-	-	-	-	<b>8.336</b>	
<b>Total</b>	<b>8.478.810</b>	<b>1.839.710</b>	<b>1.490.778</b>	<b>1.032.444</b>	<b>1.150.120</b>	<b>551.620</b>	<b>3.287.961</b>	<b>9.352.633</b>	

(\*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-junio 2024.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El análisis de los flujos de efectivo a 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

	Valor en Libros 31 de diciembre de 2023	Salidas de flujos de efectivo previstas						
		2024	2025	2026	2027	2028	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	3.110.929	765.476	396.710	376.402	345.492	318.887	907.962	<b>3.110.929</b>
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	10.857	10.857	-	-	-	-	-	<b>10.857</b>
Préstamos con entidades de crédito AENA	3.904.250	875.039	780.042	406.708	546.708	26.708	1.269.045	<b>3.904.250</b>
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	18.461	18.461	-	-	-	-	-	<b>18.461</b>
Préstamos LLAH III	358.768	3.318	20.712	82.849	114.205	66.164	71.520	<b>358.768</b>
Préstamos con entidades de crédito ANB	240.045	10.845	3.032	6.566	3.508	3.773	212.321	<b>240.045</b>
Pasivos por arrendamientos Aena	38.174	8.204	11.870	7.046	6.465	4.140	448	<b>38.173</b>
Pasivos por arrendamiento LLAH III	33.416	3.865	3.985	4.081	4.180	3.881	13.425	<b>33.417</b>
Pasivos por arrendamiento ANB	521	220	62	48	48	48	95	<b>521</b>
Préstamos con accionistas LLAH III	53.373	-	53.373	-	-	-	-	<b>53.373</b>
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	409	409	-	-	-	-	-	<b>409</b>
Obligaciones y otros valores negociables	501.050	4.512	-	-	-	-	496.538	<b>501.050</b>
Otros pasivos financieros	315.307	70.617	68.589	23.040	10.794	36.133	106.134	<b>315.307</b>
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto)	683.553	683.553	-	-	-	-	-	<b>683.553</b>
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	-	154.108	113.004	95.697	75.484	62.282	180.503	<b>681.078</b>
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	-	15.802	15.458	14.082	9.317	5.056	2.015	<b>61.730</b>
Intereses Préstamo participativo LLAH III	-	4.270	3.872	-	-	-	-	<b>8.142</b>
<b>Total</b>	<b>9.269.113</b>	<b>2.629.556</b>	<b>1.470.709</b>	<b>1.016.519</b>	<b>1.116.201</b>	<b>527.072</b>	<b>3.260.006</b>	<b>10.020.063</b>

(\*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2023.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### - Flujos de efectivo futuros previstos de los derivados de cobertura

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo estimados correspondientes a las coberturas de flujos de efectivo a 30 de junio de 2024 y 31 de diciembre de 2023 detallados anteriormente:

30 de junio de 2024	Valor en libros	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Derivados de cobertura - Aena	52.249	28.136	9.748	14.365	-	-	-	<b>52.249</b>
Derivados de cobertura - Luton	6.303	403	-	-	1.042	-	4.858	<b>6.303</b>
Cobertura de tipo de cambio (CCS) - ADI	27.176	(6.958)	34.134	-	-	-	-	<b>27.176</b>
<b>Total</b>	<b>85.728</b>	<b>21.581</b>	<b>43.882</b>	<b>14.365</b>	<b>1.042</b>	-	<b>4.858</b>	<b>85.728</b>

31 de diciembre de 2023	Valor en libros	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Derivados de cobertura - Aena	51.140	31.704	11.520	7.916	-	-	-	<b>51.140</b>
Derivados de cobertura - Luton	6.336	1.086	-	-	952	-	4.421	<b>6.459</b>
	<b>57.476</b>	<b>32.790</b>	<b>11.520</b>	<b>7.916</b>	<b>952</b>	-	<b>4.421</b>	<b>57.599</b>

#### - Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar a 30 de junio de 2024 ascienden a 1.548,8 millones de euros (31 de diciembre de 2023: 1.769,1 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
	(millones de euros)	(millones de euros)
2024	681,9	983,3
2025	492,9	423
2026	277	243,9
2027	84,4	97,7
2028	12,2	21,2
Siguientes	0,4	-
<b>Total</b>	<b>1.548,8</b>	<b>1.769,1</b>

Respecto a la Sociedad matriz, la inversión total asociada a los servicios aeroportuarios para el periodo 2022-2026 en el DORA II se detalla en la Nota 3.2.3. b de las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### - Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

Tanto la Sociedad Aena S.M.E., S.A. como la Sociedad AIRM, ceden en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado.

Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años y siguientes, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Vencimiento	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
	(miles de euros)	(miles de euros)
2024	506.831	1.028.053
2025	909.081	883.319
2026	902.292	866.884
2027	874.156	830.301
2028	787.261	756.855
Siguientes	4.340.304	4.281.608
<b>Total</b>	<b>8.319.925</b>	<b>8.647.020</b>

El 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. En su disposición final séptima (DF7) se establece que la Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) fijada en los contratos se convierte en renta variable en función de la reducción del volumen de pasajeros en cada aeropuerto donde se ubique el local arrendado respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

Dado que la renta pasó a ser variable en función del número de pasajeros hasta que se recupere el tráfico del 2019, se considera que no habrá cobros mínimos por RMGA en cada aeropuerto hasta que se recupere el tráfico de acuerdo a lo previsto en el DORA II, lo cual explicó la significativa disminución en los cobros mínimos totales en el ejercicio 2021 respecto al 2020. Sin embargo, la favorable evolución del tráfico aéreo durante el ejercicio 2022 hizo que 16 aeropuertos de la Red recuperaran y superaran el tráfico aéreo del 2019, pasando por tanto su renta a ser nuevamente Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA), lo que vuelve a generar cobros mínimos futuros, al igual que ocurre con las nuevas contrataciones formalizadas en 2023 y primer semestre de 2024, donde la mencionada DF7 no les es de aplicación.

## 11. Provisiones y contingencias

### 11.1 Provisiones

En la Nota 23.1 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023 se desglosaban de forma detallada las principales provisiones registradas por el Grupo.

El movimiento de este epígrafe durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 es el siguiente:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
<b>Saldo a 1 de enero de 2024</b>	<b>61.425</b>	<b>40.238</b>	<b>6.273</b>	<b>9.664</b>	<b>7.888</b>	<b>1.825</b>	<b>127.313</b>
Dotaciones	22.538	17.476	61	250	14.857	285	55.467
Reversiones/ Excesos	(989)	(4.785)	(35)	(3.871)	(101)	-	(9.781)
Aplicaciones	(2.818)	(1.002)	(768)	-	(11.597)	(6)	(16.191)
Diferencias de cambio	21	14	-	-	(21)	-	14
<b>A 30 de junio de 2024</b>	<b>80.177</b>	<b>51.941</b>	<b>5.531</b>	<b>6.043</b>	<b>11.026</b>	<b>2.104</b>	<b>156.822</b>

Análisis del total de provisiones:

	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
No corriente	134.954	101.605
Corriente	21.868	25.708
<b>Total</b>	<b>156.822</b>	<b>127.313</b>

Los cambios más significativos que se han producido durante el primer semestre de 2024 son debidos, fundamentalmente, al aumento de la dotación de las provisiones por actuaciones medioambientales por el incremento del número de viviendas insonorizadas, en concreto 2.160 viviendas en Palma de Mallorca y alrededor de 500 en Canarias, y por el cambio en la calificación del riesgo de un procedimiento judicial de un cliente.

### 11.2 Contingencias

En la Nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023 se desglosaban de forma detallada los principales litigios que las diferentes sociedades del Grupo tenían abiertos a dicha fecha. No se han producido cambios significativos durante el primer semestre de 2024 sobre la situación de dichos pleitos salvo los detallados a continuación.

#### Pasivos contingentes y/o demandas derivadas de contratos

##### • Actividades comerciales

Como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, algunos arrendatarios plantearon reclamaciones con base en la cláusula de creación jurisprudencial "*rebus sic stantibus*" solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial, disponiéndose de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican la DF7 para resolver el conflicto y consideran que esta norma es constitucional, la dirección de la Sociedad dominante ha

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

considerado calificar el riesgo comercial derivado de esta contingencia como probable, dotando al cierre del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 una provisión por responsabilidades por importe de 26 millones de euros. Sin embargo, en lo relativo a los litigios referidos a los arrendatarios comerciales a los que, según criterio de Aena, no resulta de aplicación la DF7 y para los que aún no se ha dictado sentencia, se continúa considerando como posible el riesgo de una resolución del procedimiento en contra de los intereses de la sociedad dominante. A la fecha de formulación de los presentes estados financieros consolidados intermedios, el Grupo estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios comerciales podrían llegar a suponer un menor ingreso en un rango de entre 2 a 5 millones de euros.

#### • Otras Contingencias

#### • Procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias.

##### **1º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022**

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2022:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 24 de marzo de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por IATA y Ryanair contra la decisión del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. del 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas de 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada sin que se especifique la cuantía reclamada.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 17 de febrero de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada sin que se especifique la cuantía reclamada.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

##### **2º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023**

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2023:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por ALA, Ryanair e IATA, contra la decisión del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. del 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas de 2023 (Resolución del 15 de diciembre de 2022). El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada sin que se especifique la cuantía reclamada.
- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra (i) la resolución de la CNMC de 24 de noviembre de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio 2023; y (ii) la Resolución de 15 de diciembre de 2022. En la demanda se solicita (i) que se anulen las citadas resoluciones, (ii) que se limite la recuperación de los gastos relacionados con el COVID a los incurridos en 2021, sin que se consoliden en las tarifas aeroportuarias; (iii) determinadas modificaciones sobre la forma de cálculo del IMAAJ, y (iv) que se reconozca el derecho de IATA a la devolución de las cantidades indebidamente abonadas por ésta. El importe de la reclamación es indeterminado.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

##### **3º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2024**

Se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena S.M.E., S.A. resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2024:

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la Resolución de la CNMC de 1 de febrero de 2024 relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. para el ejercicio

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2024 y la Resolución de la CNMC de 6 de marzo de 2024 (Resolución de 1 de febrero de 2024) sobre los conflictos acumulados presentados por IATA, ALA Y RYANAIR contra el acuerdo del Consejo de Administración del Aena S.M.E., S.A. de 25 de julio de 2023 por el que se fijan las Tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2024 (Resolución de 6 de marzo de 2024).

- Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la Resolución de 1 de febrero de 2024 y la Resolución de 6 de marzo de 2024.

A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, Aena S.M.E., S.A. no ha recibido aún las demandas de los procedimientos descritos por lo que aún se desconocen las solicitudes actoras.

Adicionalmente, el 17 de julio de 2024, Aena S.M.E., S.A. ha recibido una nueva demanda como parte co-demandada en el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de enero de 2024, por el que se autoriza la aplicación de un índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 a los efectos de la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, conforme a lo detallado en la nota 15.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de este recurso ante el Tribunal Supremo no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

## 12. Impuestos sobre las ganancias

El ingreso por impuesto de sociedades de los seis primeros meses del ejercicio 2024 ha sido calculado en función de la tasa impositiva que se estima será aplicable a los resultados del ejercicio anual de las sociedades consolidadas. El tipo impositivo implícito resultante antes de aplicar deducciones y activación de deducciones ha sido del 25% (2023: 25%), al igual que en el caso del grupo LLAH III, cuyo gravamen impositivo desde el pasado 1 de abril de 2023 es del 25% (2023: 25%) y de ANB y BOAB, cuyo tipo impositivo es del 34% (2023: 34%).

Estos tipos se corresponden con los tipos impositivos nominales del Impuesto de Sociedades de los principales países en los que el Grupo Aena lleva a cabo sus operaciones.

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. A 30 de junio de 2024, con carácter general las sociedades del Grupo mantienen abierto el período de prescripción comprendido entre 2020 y 2023 para todos los impuestos, con excepción del Impuesto sobre Sociedades que se encuentra abierto para los ejercicios 2019 y siguientes.

Los administradores de Aena consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación de la normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a los Estados financieros intermedios resumidos consolidados adjuntos.

Asimismo, se encuentran abiertos a inspección los impuestos por los seis meses transcurridos de 2024.

Los impuestos de los últimos 6 años de las sociedades del Reino Unido que componen el grupo LLAH III están también abiertos a inspección por su autoridad fiscal.

Según la legislación brasileña los impuestos no pueden considerarse definitivamente cerrados hasta el transcurso de 5 años, estando abiertos a inspección desde los meses del ejercicio 2019 en los que la sociedad ANB inició su actividad.

## Pilar Dos

### El nuevo Impuesto Complementario a raíz de la transposición de Pilar Dos a España

En su calidad de grupo multinacional de gran magnitud, al Grupo AENA le resultan de aplicación las reglas establecidas en la Directiva europea (UE) 2022/2523 del Consejo, de 15 de diciembre de 2022, relativa a la garantía de un nivel mínimo global de imposición del 15% para los grupos de empresas multinacionales y los grupos nacionales de gran magnitud en la Unión, que vienen a recoger el modelo contra la erosión de la base imponible del Pilar Dos (también denominadas Reglas *GloBE*) aprobadas por el Marco Inclusivo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)/G20 sobre BEPS (*Base Erosion and Profit Shifting*) el 14 de diciembre de 2021 al que se adhirieron, entre otros muchos, los Estados miembros de la Unión Europea.

A partir del ejercicio 2024 el grupo tendrá que pagar un Impuesto Complementario que gravará los beneficios obtenidos en cualquier jurisdicción en la que opere en la que el tipo impositivo efectivo, calculado a nivel jurisdiccional, sea inferior al tipo mínimo del 15%.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La legislación del Pilar Dos aún está en proceso de tramitación en España, existiendo un Proyecto de Ley, aprobado en Consejo de Ministros el pasado 4 de junio, y remitido a las Cortes Generales, previéndose, atendiendo a los plazos para la tramitación parlamentaria, que su aprobación se produzca en el último trimestre del año, con efectos retroactivos a 1 de enero de 2024.

A la fecha de formulación de los presentes estados financieros intermedios consolidados, el Grupo no tiene impacto relacionado con las normas de Pilar Dos en su gasto por impuesto corriente del ejercicio 2024.

Por otra parte, el Grupo aplica la excepción para reconocer y revelar información sobre activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos a la renta del Pilar Dos, según lo dispuesto en las modificaciones a la NIC 12 emitidas en mayo de 2023.

#### Adaptación al Impuesto Complementario

El Grupo AENA ha asumido el compromiso explícito de aplicar lo estipulado en la Directiva europea (UE) 2022/2523 y las directrices de la OCDE de Pilar Dos. Está alineado con los principios y acciones propugnados por la OCDE y está trabajando en el análisis del impacto de la nueva norma de Pilar Dos, para establecer un sistema de cumplimiento y de control y gestión, que le permita adaptarse a la normativa en tiempo y forma.

En este sentido, si bien el análisis del Grupo aún se sigue llevando a cabo, teniendo en cuenta el marco normativo existente, se ha realizado un cálculo estimado del Impuesto Complementario derivado de la aplicación de la norma de Pilar Dos, según los estados financieros cerrados de las entidades constitutivas del Grupo más recientes (ejercicio 2023), y en base a ello y sujeto a acontecimientos de carácter imprevistos, no se espera un impacto patrimonial material derivado de la aplicación de las reglas modelo, toda vez que en cada una de las jurisdicciones en las que opera el Grupo se cuenta con: un tipo impositivo efectivo de, al menos, el 15%, y/o presencia relevante de personal y equipo que implican la exclusión de rentas sujetas al Impuesto Complementario.

## 13. Transacciones con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial "ENAIRE".

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

A continuación, se indican las transacciones realizadas con las empresas del Grupo y asociadas:

#### (a) Venta de bienes y prestación de servicios

	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
Prestación de servicios:		
- Sociedad última	236	275
- Empresas asociadas	6.949	7.360
- Empresas vinculadas	2.179	2.331
- SENASA	2	12
- INECO	-	1
- ISDEFE	6	3
- Otras empresas vinculadas	2.171	2.315
<b>Total</b>	<b>9.364</b>	<b>9.966</b>

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**  
**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**(b) Compra de bienes y servicios**

	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
Servicios recibidos:		
- Sociedad última	60.155	60.563
- Empresas asociadas	43	-
- Empresas vinculadas	10.522	10.094
- AEMET	6.250	6.144
- INECO	1.482	1.291
- ISDEFE	886	535
- SENASA	3	2
- Otras empresas vinculadas	1.901	2.122
<b>Total</b>	<b>70.720</b>	<b>70.657</b>
<b>Adquisición de bienes (inmovilizado)</b>		
- Sociedad última	115	27
- Empresas vinculadas	8.900	5.332
- INECO	294	281
- ISDEFE	1.144	1.112
- Otras empresas vinculadas	7.462	3.939
<b>Total</b>	<b>9.015</b>	<b>5.359</b>

El importe del servicio recibido de ENAIRE corresponde, principalmente, a servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo (servicios ATM y CNS). A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de resultados intermedia consolidada adjunta. Durante el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 los servicios prestados por la Sociedad dominante última por servicios ATM y CNS ascendieron a 60.155 miles de euros (30 de junio de 2023: 60.563 miles de euros).

El resto de contratos que existen entre Aena S.M.E., S.A. y sus empresas vinculadas durante 2024 y 2023, se relacionan en la Nota 34.b) de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

**(c) Ingresos por participación en empresas vinculadas**

	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
- Empresas vinculadas	-	583
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>583</b>

El 1 de junio de 2023 Aena Internacional SME, S.A. suscribió un contrato de compraventa de acciones por el que transfiere sus acciones en la sociedad European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) a la Entidad Pública Empresarial Enaire, Sociedad dominante última. El resultado de la operación por importe de 8.062 miles de euros aparece recogido en el epígrafe de "Otros ingresos/ (gastos) financieros- netos" (Nota 14).

En el primer semestre de 2023 el Grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 583 miles de euros.

Durante el primer semestre de 2024 los ingresos financieros por dividendos de asociadas han ascendido a 3.597 miles de euros (30 de junio de 2023: 30.634 miles de euros) (Nota 8.4), habiendo sido cobrados en su totalidad.

**Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes**  
**Estados financieros intermedios resumidos consolidados**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

**(d) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios**

	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
Cuentas de cobrar de partes vinculadas		
- Entidad dominante - Enaire	49	90
- Asociadas	16.493	11.580
- Vinculadas	152	1.065
- ISDEFE	3	-
- SENASA	2	-
- Otras empresas vinculadas	147	1.065
<b>Total cuentas a cobrar de partes vinculadas</b>	<b>16.694</b>	<b>12.735</b>
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Entidad dominante última "ENAIRES"	10.756	10.970
- Empresas asociadas	1.669	1.687
- Empresas vinculadas	7.226	7.177
- AEMET	1.061	1.279
- INECO	1.217	1.246
- ISDEFE	560	1.132
- Otras empresas vinculadas	4.388	3.520
<b>Total cuentas a pagar a partes vinculadas</b>	<b>19.651</b>	<b>19.834</b>

Las cuentas a cobrar de partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de prestación de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe b). Los saldos anteriores se incluyen en los epígrafes "Acreedores con partes relacionadas" y "Proveedores de inmovilizado partes relacionadas". Las cuentas a pagar no devengan intereses.

**(e) Préstamos con partes vinculadas**

Véase Nota 10. "Deuda financiera" y Nota 14. "Otra Información", apartado de ingresos y gastos financieros.

**(f) Remuneración del personal clave de la dirección**

Ver Nota 14. "Otra Información".

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

## 14. Otra información

### Plantilla media

El número medio de empleados durante los primeros seis meses de los ejercicios 2024 y 2023, por categoría y sexo, de las sociedades que se consolidan en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	30 de junio de 2024			30 de junio de 2023		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
Alta Dirección	6	6	12	6	6	12
Directivos y Titulados	1.096	1.344	2.440	1.012	1.250	2.262
Coordinadores	446	948	1.394	412	921	1.333
Técnicos	1.623	3.317	4.940	1.521	3.122	4.643
Personal de apoyo	723	791	1.514	563	611	1.174
<b>Total</b>	<b>3.894</b>	<b>6.406</b>	<b>10.300</b>	<b>3.514</b>	<b>5.910</b>	<b>9.424</b>

(\*) En las cifras anteriores se incluyen los empleados temporales, que en el primer semestre 2024 ascendió a 1.062 (primer semestre 2023: 892).

La integración en los Estados financieros intermedios resumidos consolidados a 30 de junio de 2024 de las cifras de LLAH III aporta a la plantilla media 883 empleados (30 de junio de 2023: 737 empleados), ANB 386 empleados (30 de junio de 2023: 351 empleados) y BOAB 424 empleados (30 de junio de 2023: 7 empleados).

En cuanto al Consejo de Administración de la Sociedad dominante, a 30 de junio de 2024, estaba formado por 8 hombres y 7 mujeres (primer semestre 2023: 7 hombres y 8 mujeres).

A 30 de junio de 2024 el Grupo cuenta con una plantilla media de 161 empleados con discapacidad (primer semestre 2023: 130).

### Alta Dirección y Consejo de Administración

#### • Retribución de la Alta Dirección y de los miembros del Consejo de Administración

Las retribuciones percibidas durante el primer semestre de 2024 y 2023 por la Alta Dirección y los administradores del Grupo, clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

Concepto	30 de junio de 2024			30 de junio de 2023		
	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total	Alta Dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	742	-	742	690	-	690
Dietas	6	105	111	10	119	129
Planes de pensiones	-	-	-	-	-	-
Primas de seguros	4	-	4	3	-	3
<b>Total</b>	<b>752</b>	<b>105</b>	<b>857</b>	<b>703</b>	<b>119</b>	<b>822</b>

Las retribuciones del primer semestre de 2024, se corresponden con las percibidas en la matriz Aena S.M.E., S.A. por 10 puestos de Alta Dirección y por el Presidente-Consejero Delegado, mostrándose el importe comparativo correspondiente al primer semestre del ejercicio anterior.

Los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad dominante no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores ni la alta dirección de la misma.

#### • Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad dominante

A 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023, los Administradores no han realizado con la Sociedad dominante ni con otras sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### • Situaciones de conflictos de interés de los administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad dominante, durante el primer semestre del ejercicio 2024, los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley.

#### • Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

A 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023 los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023 no hay miembros del Consejo de Administración de la Sociedad dominante que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

- D. Maurici Lucena Betriu es Presidente del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- D. Javier Marín San Andrés es Consejero Delegado de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A. y Presidente del Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB), así como de Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB).
- El Vicesecretario del Consejo de Administración, D. Pablo Hernández-Lahoz Ortiz, es Secretario del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad dominante.

## Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 30 de junio de 2024 ascienden a 27.480 miles de euros (31 de diciembre de 2023: 27.575 miles de euros).

A 30 de junio de 2024 y a 31 de diciembre de 2023, la mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de la sociedad dominante Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica. También se encuentra el aval bancario por importe de 9.918 miles de euros presentado ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Los administradores no esperan que surjan pasivos adicionales como consecuencia de dichos avales.

En 2023, la sociedad ADI ha cancelado la póliza de contragarantía que suscribió en 2022 para cumplir con los requisitos establecidos en la presentación de ofertas en la licitación de la séptima ronda de aeropuertos en Brasil, a favor de la Agencia de Aviación Civil Brasileña (ANAC) hasta el límite del contravalor en euros de BRL 116.088.310,26 (aproximadamente, 20.588 miles de euros al tipo de cambio al cierre de 2022 (5,6386 BRL/EUR)).

## Aena S.M.E., S.A. y Sociedades Dependientes

### Estados financieros intermedios resumidos consolidados

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

#### Ingresos y gastos financieros

El detalle de los ingresos/(gastos) financieros netos para el primer semestre de los ejercicios 2024 y 2023 es el siguiente:

	A 30 de junio de 2024	A 30 de junio de 2023
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(97.594)	(64.513)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE (Nota 10)	(48.017)	(42.473)
Gastos financieros liquidación derivados	22.112	11.967
Actualización de provisiones	(1.050)	(927)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados	5.773	3.834
<b>Total gastos financieros</b>	<b>(118.776)</b>	<b>(92.112)</b>

	A 30 de junio de 2024	A 30 de junio de 2023
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio	-	583
Ingresos financieros de intereses por expropiaciones	603	-
Otros ingresos financieros	52.969	45.783
<b>Total ingresos financieros</b>	<b>53.572</b>	<b>46.366</b>

	A 30 de junio de 2024	A 30 de junio de 2023
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas (Nota 8.2)	(14.397)	19.587
Resultado por enajenaciones y otros (Nota 13.a y Nota 8.3)	(66)	8.590
Ganancias/(Pérdidas) por derivados de tipo de interés: cobertura de flujo de efectivo	-	23.154
<b>Total otros ingresos/(gastos) financieros netos</b>	<b>(14.463)</b>	<b>51.331</b>
<b>Ingresos / (Gastos) financieros - netos</b>	<b>(79.667)</b>	<b>5.585</b>

Los gastos financieros derivados de la deuda se han incrementado como consecuencia del aumento de los tipos de interés, al igual que los ingresos financieros derivados de depósitos y otras inversiones financieras realizadas por el Grupo.

Con respecto a las diferencias de cambio registradas en el primer semestre de 2024, el impacto más relevante se produce como consecuencia de la financiación entre empresas del Grupo, concedida por ADI a BOAB y denominada en reales brasileños.

Tal y como se indica en la Nota 12.3 de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, con objeto de llevar a cabo una estrategia económica de coberturas para cubrir el riesgo de variaciones del tipo de cambio BRL/EUR implícito en las aportaciones necesarias para la constitución de BOAB y el pago de la otorga del nuevo contrato de concesión descrito en las notas anteriores, en el momento en el que Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A. resultó adjudicataria de la concesión se formalizaron operaciones sobre divisa no entregable liquidable por diferencias (Non Delivery Forward, por sus siglas en inglés "NDFs"). Durante el primer trimestre de 2023 se produjeron las transferencias de efectivo requeridas a BOAB y se liquidaron los correspondientes NDFs, generándose un resultado positivo registrado en la cuenta de resultados intermedia consolidada adjunta en el epígrafe de "Otros gastos/ingresos financieros netos", junto con la variación del valor razonable de estos derivados, por importe de 23.154 miles de euros.

## 15. Hechos posteriores

Desde la fecha de cierre del período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 hasta la fecha de formulación de los presentes Estados financieros intermedios resumidos consolidados, no se han producido hechos significativos que puedan afectar a los mismos, distintos de los detallados a continuación:

- El Consejo de Administración de Aena, en su reunión celebrada el 30 de julio de 2024, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2025, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2025 en 10,40 euros, lo que supone una variación del 0,54% respecto al IMAAJ de 2024 (10,35 euros por pasajero).

Esta propuesta será objeto de supervisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

- Tal y como se indica en la Nota 11.2, el 17 de julio de 2024, Aena S.M.E., S.A. ha recibido notificación de demanda como parte co-demandada en el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de enero de 2024, por el que se autoriza la aplicación de un índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 a los efectos de la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En la citada demanda se solicita: (i) que se anule la citada Decisión, y (ii) que el incremento del índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 se fije, como máximo, en la misma cantidad que se fijó para las tarifas de 2023 o, en su defecto, se acuerde la retroacción de las actuaciones, ordenando a la CNMC que adopte una nueva aprobación del índice de revisión de precios conforme a Derecho.

# Informe de Gestión Intermedio Consolidado

correspondiente al período de  
seis meses finalizado el 30 de  
junio de 2024



# 1. Resumen ejecutivo

El Grupo Aena ha registrado 172,7 millones de **pasajeros** en el primer semestre de 2024 que representan un crecimiento interanual<sup>1</sup> del 10,5% (+10,4% respecto al mismo período de 2019):

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España<sup>2</sup> ha alcanzado 144,2 millones, que supone un aumento interanual del 11,4% (+12,7% respecto al primer semestre de 2019).
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 7,9 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 3,2% (-6,8% respecto al primer semestre de 2019).
- El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (en adelante, ANB) ha alcanzado 7,6 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 9,5% (+10,1% frente al primer semestre de 2019).
- Los 11 aeropuertos del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB) han registrado 13,0 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 6,1% (-0,2% respecto al primer semestre de 2019).

Con fecha 25 de junio, Aena ha revisado al alza el escenario central de la **previsión del tráfico de pasajeros para 2024** comunicada en la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026. Como consecuencia de la evolución de los datos de pasajeros en los primeros cinco meses del año 2024, se prevé un crecimiento de hasta el 8,3% interanual, frente a la previsión anterior del +3,8% en su escenario central y del +7,1% en su escenario alto. La estimación del crecimiento del 8,3% equivale a alcanzar en 2024 una cifra de 306,7 millones de pasajeros.

Los **ingresos totales** consolidados han alcanzado 2.746,4 millones de euros. Han aumentado un 17,7% interanual y 413,2 millones de euros.

Los ingresos de la actividad aeronáutica de Aena han ascendido a 1.483,5 millones de euros (+16,2% interanual y +206,4 millones de euros). Los ingresos comerciales han alcanzado 841,4 millones de euros (+17,6% interanual y +126,1 millones de euros).

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2023. Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 13,4% superiores a las del primer semestre de 2023 y por pasajero han crecido un 2% interanual. Este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio comercial.

En las tiendas libres de impuestos, es destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, seguido por el pasajero UE y dentro de este grupo, por el pasajero francés. Las ventas en restauración han aumentado, favorecidas por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. En la actividad de tiendas, el aumento de las ventas refleja la actividad de los nuevos locales. La línea de alquiler de vehículos refleja principalmente el incremento del número de contratos. En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia del aumento del número de usuarios y del mayor aforo disponible. Y en la actividad de aparcamientos, la optimización de las plazas disponibles, unido a una mejora de las políticas de fijación de precios han sido las palancas del crecimiento.

Los ingresos del negocio comercial de Aena han aumentado un 14,0% interanual y por pasajero han aumentado a 5.86 euros (5.72 euros en el primer semestre de 2023).

Los **gastos de explotación** consolidados se han situado en 1.614,7 millones de euros (1.563,9 millones de euros en el primer semestre de 2023). Han aumentado un 3,2% interanual (+50,8 millones de euros). Excluyendo el efecto de la consolidación de BOAB, el descenso del precio de la energía eléctrica y el impacto por los servicios de construcción (IFRIC 12) en las concesiones en Brasil, el total de gastos de explotación consolidados sería 1.503,5 millones de euros (+6,0% y +84,7 millones de euros).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.208,8 millones de euros. Han aumentado un 6,0% interanual (+68,5 millones de euros).

Otros gastos de explotación han alcanzado 818,3 millones de euros y han aumentado un 5,0% interanual (+39,0 millones de euros).

En Aena, otros gastos de explotación han alcanzado 660,2 millones de euros y han aumentado un 8,2% interanual (+50,2 millones de euros). El gasto de energía eléctrica ha disminuido a 50,4 millones de euros (-17,4% interanual y -10,6 millones de euros). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, otros gastos de explotación han aumentado un 11,1% interanual (+60,8 millones de euros).

<sup>1</sup> Las variaciones incluyen el número de pasajeros del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil y del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020 y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil asumió las operaciones durante los meses de octubre y noviembre de 2023.

<sup>2</sup> Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. (Aena o la "Compañía") y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

El **EBITDA** consolidado ha ascendido a 1.555,3 millones de euros y ha aumentado un 32,9% interanual (+385,0 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 56,6% (50,2% al 30 de junio de 2023).

El **resultado antes de impuestos** ha alcanzado 1.075,3 millones de euros (796,8 millones de euros en el primer semestre de 2023) y el período se ha cerrado con un **beneficio neto** de 808,6 millones de euros (607,7 millones de euros en el primer semestre de 2023).

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha alcanzado 1.401,4 millones de euros (1.048,5 millones de euros en el primer semestre de 2023).

Al pago del programa de **inversiones** se han destinado 462,0 millones de euros. De este importe, 423,0 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 31,6 millones de euros al Aeropuerto London Luton, 7,2 millones de euros a ANB y 0,3 millones de euros a BOAB. En el primer semestre de 2023 el importe pagado ascendió a 1.043,9 millones de euros, que incluían 611,5 millones de euros correspondientes a los importes desembolsados por la concesión de BOAB.

Tras la aprobación de la propuesta de distribución del beneficio neto del ejercicio 2023 de Aena S.M.E., S.A. por su Junta General de Accionistas, la Compañía abonó el **dividendo** bruto propuesto de 7,66 euros por acción el 7 de mayo de 2024 (1.149 millones de euros con cargo al beneficio de 2023).

En cuanto a la **posición financiera** del Grupo Aena, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA ha disminuido hasta 1,89x (2,06x al 31 de diciembre de 2023). La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. también ha mejorado hasta 2,00x (2,12x al 31 de diciembre de 2023).

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 4.350,5 millones de euros.

El 19 de marzo, la agencia de rating Moody's mejoró la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y confirmó la calificación de largo plazo "A3" y del programa EMTN. El 7 de mayo, Fitch Ratings mejoró la calificación de largo plazo y del programa EMTN a "A" desde "A-", así como la calificación a corto plazo a "F1" desde "F2", manteniendo la perspectiva estable.

En relación al **Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026** (DORA II), el Consejo de Administración de Aena, en su reunión celebrada el 30 de julio de 2024, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2025, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2025 en 10,40 euros, lo que supone una variación del 0,54% respecto al IMAAJ de 2024 (10,35 euros por pasajero). Esta propuesta será objeto de supervisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 159,80 euros y un máximo de 188,10 euros. Ha cerrado al 30 de junio de 2024 en 188,00 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 14,6% desde el 31 de diciembre de 2023, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 8,3%.

Finalmente, cabe destacar que el 7 de marzo la Compañía presentó la **Actualización del Plan Estratégico 2022-2026**.

La evolución positiva de la economía, mejor que la estimada, una recuperación del tráfico de pasajeros más rápida de la prevista en 2022, así como el resultado satisfactorio de las licitaciones comerciales, son motivos que llevaron a actualizar los objetivos del Plan Estratégico 2022-2026 que se presentó en noviembre de 2022. Los principales aspectos a destacar de la Actualización del Plan son:

- Tráfico de pasajeros: se estimó cerrar 2024 en un rango de 286-303 millones de pasajeros en la red en España (294 millones de pasajeros en el escenario central, equivalente a un incremento interanual de +3,8%). En 2026, Aena espera alcanzar una cifra aproximada de 310 millones de viajeros.

Como se ha indicado anteriormente, el 25 de junio, Aena ha comunicado la **revisión al alza de la previsión del tráfico de pasajeros para 2024** estimada en la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026, en su escenario central, como consecuencia de la evolución de los datos de pasajeros en los primeros cinco meses del año. La elevada oferta de asientos programados por las compañías aéreas para los próximos meses, unida a la mejora de las perspectivas económicas anunciada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para España y al nivel de demanda de los principales países emisores, ha sido asimismo clave para el previsible auge del tráfico aéreo.

No obstante, estas razones se circunscriben, por el momento, a 2024 y no deberían trasladarse miméticamente al resto del período del Plan Estratégico de Aena.

- El fuerte repunte del tráfico, más acusado en los aeropuertos turísticos, hará necesarias más inversiones en las infraestructuras, con el objetivo de sincronizar la capacidad con la demanda prevista y, también, de adecuar los aeropuertos a los nuevos requisitos de seguridad y mantener la calidad del servicio. Por tanto, en el DORA III, que transcurrirá desde 2027 a 2031, Aena propondrá inversiones que al menos doblarán las realizadas en los últimos ejercicios.

- El incremento de actividad se conciliará con la intensa reducción de las emisiones por parte de los aeropuertos. Se adelanta la meta de consecución de Aeropuertos “cero emisiones” diez años, que pasa de 2040 a 2030. Otro objetivo en el camino de la descarbonización es que en 2026 un total de 19 aeropuertos de la red en España cuenten con certificaciones ACA (Airport Carbon Accreditation) de nivel 4+ y que, en 2030, se eleven a nivel 5.
- Los ingresos de la actividad comercial e inmobiliaria podrían llegar a crecer un 48% en 2026 con respecto a 2019 (en la presentación del Plan en noviembre de 2022 se calculaba que lo harían un 23%) y el ingreso por pasajero un 32% (frente al 12% estimado en noviembre de 2022).
- El Margen EBITDA de Aena se mantendrá en el entorno del 59% y su política de dividendos, que consiste en un pay-out del 80%, seguirá siendo la más atractiva del sector.

## 2. Datos de actividad

### 2.1. Red de aeropuertos en España<sup>3</sup>



Los aeropuertos en España han registrado 144,2 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 11,4% (un 12,7% más que en el primer semestre de 2019).

En el primer trimestre, que a diferencia del año anterior incluyó los días de Semana Santa, el volumen de pasajeros creció un 13,2% interanual y en el segundo trimestre un 10,0%. En el mes de junio, los aeropuertos de Aena en España han batido el récord histórico de pasajeros, movimiento de aeronaves y carga transportada.

Estas cifras son el resultado de una tendencia alcista desde el inicio del año y gran parte del año pasado.

#### Actualización de la estimación del tráfico de pasajeros en 2024

Con fecha 25 de junio, Aena ha revisado al alza el escenario central de la previsión del tráfico de pasajeros para 2024 comunicada en la Actualización del Plan Estratégico 2022-2026. Como consecuencia de la evolución de los datos de pasajeros en los primeros cinco meses del año 2024, se prevé un crecimiento de hasta el 8,3% interanual, frente a la previsión anterior del +3,8% en su escenario central y del +7,1% en su escenario alto. La estimación del crecimiento del 8,3% equivale a alcanzar en 2024 una cifra de 306,7 millones de pasajeros.

El tráfico en 2024 se está comportando mejor de lo esperado gracias a la fuerte y constante demanda. No obstante, la evolución sigue siendo sensible a factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, los conflictos geopolíticos, la subida del precio del combustible o posibles interrupciones en el lado de la oferta aérea, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

<sup>3</sup> Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. (Aena o la “Compañía”) y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

Datos de tráfico por aeropuertos y grupos<sup>4</sup> de aeropuertos

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 1S 2024	% Var. <sup>1</sup> 2024 / 2023	Cuota 1S 2024	Miles 1S 2024	% Var. <sup>1</sup> 2024 / 2023	Cuota 1S 2024	Toneladas 1S 2024	% Var. <sup>1</sup> 2024 / 2023	Cuota 1S 2024
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	31,7	11,3%	22,0%	204,2	9,1%	16,7%	362.387	19,3%	59,9%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	26,1	12,9%	18,1%	167,0	11,5%	13,7%	89.128	19,5%	14,7%
Palma de Mallorca	14,3	9,1%	9,9%	107,2	7,3%	8,8%	3.351	-6,0%	0,6%
Total Grupo Canarias	25,8	10,0%	17,9%	228,8	8,7%	18,7%	16.270	8,9%	2,7%
Total Grupo I	39,9	13,0%	27,7%	300,1	8,4%	24,5%	19.023	-3,2%	3,1%
Total Grupo II	5,4	7,3%	3,8%	91,7	2,1%	7,5%	78.783	43,7%	13,0%
Total Grupo III	1,0	0,4%	0,7%	124,3	6,5%	10,2%	35.839	-0,8%	5,9%
<b>TOTAL España</b>	<b>144,2</b>	<b>11,4%</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.223,2</b>	<b>8,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>604.781</b>	<b>19,2%</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

## Datos de tráfico de pasajeros por áreas geográficas

El tráfico doméstico ha aumentado en el primer semestre de 2024 un 7,3% interanual y representa el 32,5% del total (31,9% en el primer semestre de 2019).

El tráfico internacional ha crecido un 13,4% interanual. Representa el 67,5% del total (68,1% en el primer semestre de 2019).

Región	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1S 2024	1S 2023	2024 /2023	1S 2024	1S 2023
Europa <sup>1</sup>	84,1	74,5	12,8%	58,3%	57,6%
España	46,8	43,6	7,3%	32,5%	33,7%
Latinoamérica	4,9	4,2	16,6%	3,4%	3,3%
Norteamérica <sup>2</sup>	3,7	3,1	19,8%	2,5%	2,4%
África	2,4	2,2	10,0%	1,6%	1,7%
Oriente Medio	1,7	1,7	5,0%	1,2%	1,3%
Asia y Otros	0,6	0,2	172,6%	0,4%	0,2%
<b>TOTAL</b>	<b>144,2</b>	<b>129,4</b>	<b>11,4%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> Excluye España.

<sup>2</sup> Incluye EE.UU., Canadá y México.

<sup>4</sup> Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.  
Grupo I: AIRM, Alicante-Eliche Miguel Hernández, Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, Sevilla y Valencia.  
Grupo II: A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Girona-Costa Brava, Jerez de la Frontera, Reus, Severiano Ballesteros-Santander, Vigo y Zaragoza.  
Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.

**Datos de tráfico de pasajeros por países**

Los dos principales mercados europeos, Reino Unido y Alemania (23,9% del volumen total de pasajeros del primer semestre de 2024) han seguido creciendo, si bien su comportamiento respecto al primer semestre de 2019 ha sido dispar.

El mercado británico ha aumentado un 9,3% interanual y excede el nivel de pasajeros del primer semestre de 2019 (+2,7%). El mercado alemán ha crecido un 12,4% interanual, si bien no ha recuperado el volumen de pasajeros del primer semestre de 2019 (-1,9%).

País	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1S 2024	1S 2023	2024 /2023	1S 2024	1S 2023
España	46,8	43,6	7,3%	32,5%	33,7%
Reino Unido	21,1	19,3	9,3%	14,6%	14,9%
Alemania	13,4	11,9	12,4%	9,3%	9,2%
Italia	9,4	8,1	16,5%	6,5%	6,2%
Francia	7,5	6,9	8,5%	5,2%	5,3%
Holanda	4,8	4,3	10,7%	3,3%	3,3%
Portugal	3,4	3,3	3,6%	2,3%	2,5%
Suiza	3,3	2,9	13,8%	2,3%	2,3%
Bélgica	3,2	2,8	12,8%	2,2%	2,2%
Irlanda	2,9	2,5	14,5%	2,0%	1,9%
<b>Total Top 10</b>	<b>115,7</b>	<b>105,6</b>	<b>9,6%</b>	<b>80,3%</b>	<b>81,6%</b>

**Datos de tráfico de pasajeros por aerolíneas**

Las principales aerolíneas, Ryanair y Grupo IAG (50,9% del volumen total de pasajeros del primer semestre de 2024) han seguido incrementando el número de pasajeros transportados.

Ryanair ha aumentado un 10,3% interanual (+31,5% respecto al primer semestre de 2019) y el Grupo IAG ha registrado 42,5 millones de pasajeros y un incremento interanual del 7,3% (+15,8% respecto al primer semestre de 2019).

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		% Variación	Cuota	
	1S 2024	1S 2023	2024 /2023	1S 2024	1S 2023
Ryanair	31,0	28,1	10,3%	21,5%	21,7%
Vueling	22,6	21,3	6,3%	15,7%	16,5%
Iberia	10,9	10,4	5,5%	7,6%	8,0%
Air Europa	8,5	8,1	4,9%	5,9%	6,3%
Easyjet	7,7	6,9	10,5%	5,3%	5,4%
Iberia Express	6,6	5,8	13,3%	4,6%	4,5%
Grupo Binter	5,1	4,5	13,5%	3,6%	3,5%
Air Nostrum	4,5	3,8	18,6%	3,1%	2,9%
Jet2.Com	4,4	4,0	11,6%	3,1%	3,1%
Eurowings	3,8	3,2	17,8%	2,6%	2,5%
<b>Total Top 10</b>	<b>105,2</b>	<b>96,1</b>	<b>9,4%</b>	<b>73,0%</b>	<b>74,3%</b>

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 88,3 millones de pasajeros y un crecimiento interanual del 11,7% (+19,7% respecto al primer semestre de 2019).

Representan el 61,3% del volumen total de pasajeros del primer semestre de 2024 (61,1% en el primer semestre de 2023 y 57,7% en el primer semestre de 2019).

### Incentivos comerciales

- El Consejo de Administración de Aena aprobó un nuevo plan de incentivos al tráfico de pasajeros para tres años el 30 de enero de 2024. En las temporadas de verano e invierno 2024, 2025 y 2026 se incentivarán:
  - Nuevas rutas a destinos no servidos en los aeropuertos de más de 3 millones de pasajeros, con respecto a la temporada equivalente anterior y excepto en rutas operadas a Asia. El incentivo consiste en el reembolso del 100% de la tarifa del pasajero correspondiente al número de pasajeros de cada compañía que inicie nuevas rutas.
  - Crecimiento del número de pasajeros en las rutas con destino a Asia, con respecto a la temporada equivalente anterior. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros correspondientes a la contribución de cada compañía al crecimiento.
  - Crecimiento del número de pasajeros en aeropuertos de menos de 3 millones de pasajeros. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros adicionales en 2024, 2025 y 2026 con respecto a la temporada equivalente de 2023.

El número de pasajeros máximo a incentivar por cada compañía tiene como límite el número de pasajeros en el que la aerolínea crezca en el aeropuerto y en el total de la red.

Adicionalmente, se ha prorrogado el incentivo en vigor desde 2019 por operar en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta. Supone un reembolso del 50% de la tasa de pasajeros y de seguridad aeroportuaria, para todos los pasajeros comerciales de salida, si se mantiene al menos, un 75% del tráfico de pasajeros en la temporada equivalente anterior.

- El 27 de junio, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado un nuevo incentivo que tiene como objetivo fomentar el tráfico aéreo de mercancías e impulsar la programación de rutas y frecuencias de aeronaves cargueras.

Esta acción, se enmarca en el Plan Estratégico específico para el sector de la Carga Aérea que Aena ha puesto en marcha para ayudar a los operadores de esta industria, como muestra del compromiso de la Compañía con la cadena logística.

El incentivo estará en vigor durante tres años, desde el 1 de marzo de 2024 hasta el 28 de febrero de 2027. El primer año, el reembolso será del 75% de la tarifa media de aterrizaje de las operaciones adicionales, el segundo año será del 50% y el tercer año del 25%. Las operaciones adicionales del tercer periodo continuarán incentivadas los dos años siguientes con un 50% y un 25%, respectivamente, si se cumplen las condiciones del incentivo.

## 2.2. Participaciones internacionales

La participación de Aena fuera de España, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) se extiende a 33 aeropuertos al 30 de junio de 2024: 1 en Reino Unido, 17 en Brasil, 12 en México, 2 en Jamaica y 1 en Colombia.

El 29 de febrero de 2024, finalizó la concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez en Cartagena de Indias (Colombia) en la que participaba ADI a través de la sociedad SACSA.

Sociedad	Pasajeros (millones)		% Variación <sup>1</sup>	% Participación	
	1S 2024	1S 2023	2024 /2023	Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	7,9	7,7	3,2%	51,0%	
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil - ANB	7,6	7,0	9,5%	100,0%	
Bloco de Onze Aeroportos de Brasil - BOAB	13,0	12,3	6,1%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico - GAP (México y Jamaica)	30,9	31,5	-1,9%		6,4%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	3,3	3,3	-0,3%	50,0%	
<b>TOTAL</b>	<b>62,8</b>	<b>61,7</b>	<b>1,7%</b>		

<sup>1</sup> Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

## 2.2.1 Sociedades dependientes

### Aeropuerto London Luton

Ha registrado 7,9 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 3,2% (-6,8% respecto al primer semestre de 2019).

Las tres principales aerolíneas que operan en el aeropuerto, Wizz Air, easyJet y Ryanair han recuperado un 105%, un 85% y un 103% respectivamente del tráfico de pasajeros de 2019.

En movimientos de aeronaves, se han registrado 63.889 operaciones (+3,3% interanual y -6,8% respecto a 2019).

El volumen de carga ha registrado 15.372 toneladas de mercancía (+18,4% interanual y -13,1% respecto a 2019).

#### Ampliación de capacidad aprobada

La autoridad local de planificación aprobó el pasado mes de abril los tres planes específicos que se solicitaban para la implantación definitiva de la ampliación de capacidad de 18 a 19 millones de pasajeros anuales, aprobada por el Departamento de Transporte en octubre de 2023:

- El plan específico en materia de ruido ("Noise Contour Reduction" Strategy")
- El plan de reducción de emisiones ("Carbon Reduction Strategy")
- El plan de gestión de accesos ("Travel Plan" y "Carpark Management Plan").

Esto permite hacer efectiva la ampliación de la capacidad a 19 millones de pasajeros.

#### Premio ACI al mejor aeropuerto

El aeropuerto London Luton ha sido galardonado con el premio ACI, en su edición de 2024, al mejor aeropuerto en la categoría de 10-25 millones de pasajeros, por su enfoque estratégico "Un equipo, un plan" que ha permitido aumentar la resiliencia operativa, reducir los incidentes y aumentar la satisfacción de los empleados.

El reconocimiento pone en valor el compromiso del equipo de Luton con la mejora de la experiencia del pasajero. Su capacidad de adaptación ha ayudado a alcanzar el Nivel 4 del programa Airport Carbon Accreditation (ACA), con un objetivo de Net Zero para 2040.

#### Plazo de la concesión

El 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del Aeropuerto London Luton con Luton Borough Council para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia. El acuerdo contempló una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032).

### ANB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)		% Variación <sup>1</sup>
	1S 2024	1S 2023	2024 /2023
Recife	4,7	4,3	8,3%
Maceió	1,3	1,1	11,0%
João Pessoa	0,7	0,7	7,1%
Aracajú	0,6	0,6	5,9%
Juazeiro do Norte	0,2	0,2	4,6%
Campina Grande	0,2	0,1	126,3%
<b>TOTAL</b>	<b>7,6</b>	<b>7,0</b>	<b>9,5%</b>

<sup>1</sup> Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

El tráfico de los seis aeropuertos de ANB ha alcanzado 7,6 millones de pasajeros que representan un crecimiento interanual del 9,5% (+10,1% frente al primer semestre de 2019).

En movimientos de aeronaves, se han registrado 78.225 operaciones (+18,7% interanual y +18,3% respecto a 2019).

El volumen de carga ha alcanzado 32.205 toneladas de mercancías (+14,0% interanual y + 0,1% respecto a 2019).

#### Plazo de la concesión

La concesión tiene un período de 30 años, ampliable 5 años adicionales, contados a partir de la fecha en la que el contrato adquirió la plena eficacia (9 de octubre de 2019).

**BOAB**

Aeropuerto	Fecha de transferencia operativa	Pasajeros (millones)		% Variación <sup>1</sup>
		1S 2024	1S 2023 <sup>2</sup>	2024 /2023
Congonhas - Sao Paulo	10/10/2023	10,99	10,23	7,4%
Campo Grande	13/10/2023	0,70	0,75	-6,4%
Uberlandia	17/10/2023	0,50	0,52	-3,7%
Santarém	7/11/2023	0,22	0,19	16,5%
Marabá	10/11/2023	0,18	0,18	-3,2%
Montes Claros	13/11/2023	0,17	0,16	3,7%
Carajás	16/11/2023	0,10	0,08	22,5%
Altamira	21/11/2023	0,05	0,04	29,9%
Uberaba	24/11/2023	0,05	0,04	22,0%
Corumbá	27/11/2023	0,02	0,02	-21,7%
Ponta Porã	30/11/2023	0,02	0,04	-41,7%
<b>TOTAL</b>		<b>13,0</b>	<b>12,3</b>	<b>6,1%</b>

<sup>1</sup> Los porcentajes de variación están calculados en pasajeros.

<sup>2</sup> Incluye datos de Infraero (anterior gestor). BOAB tomó el control de los aeropuertos entre los meses de octubre y noviembre de 2023.

Los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 13,0 millones de pasajeros, que representan un aumento interanual del 6,1% (-0,2% respecto al primer semestre de 2019).

El tráfico del Aeropuerto Congonhas-Sao Paulo se ha visto afectado por el cierre del Aeropuerto de Porto Alegre desde el 22 de mayo, debido a las inundaciones ocurridas en el estado de Rio Grande do Sul que han impactado en todo el tráfico aéreo de Brasil. Si bien no hay una fecha cierta aún para la reapertura de las operaciones en Porto Alegre, el impacto en el Aeropuerto Congonhas-Sao Paulo se está minimizando a través de la operativa en la base aérea de Canoas.

En movimientos de aeronaves, han registrado un total de 157.240 operaciones (+1,6% interanual y +7,6% respecto a 2019).

El volumen de carga ha registrado 26.502 toneladas de mercancías (+24,2% interanual y -22,6% respecto a 2019).

**Plazo de la concesión**

La concesión tiene un período de 30 años, ampliable 5 años adicionales, contados a partir de la fecha en la que el contrato adquirió la plena eficacia (5 de junio de 2023).

**2.2.2 Sociedades asociadas y con control conjunto****Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)**

Ha registrado 30,9 millones de pasajeros, que representan una disminución interanual del 1,9% (+28,0% respecto al tráfico del primer semestre de 2019).

En los 12 aeropuertos del grupo en México, el volumen de pasajeros ha descendido un 2,4% interanual y en los 2 aeropuertos de Jamaica ha crecido un 1,9%.

La disminución interanual se debe al descenso del tráfico doméstico (-6,3%), derivado de la disminución de la oferta de asientos por las revisiones preventivas de los motores Pratt & Whitney de la familia A320neo y A321neo (el tipo de aeronave principal con la que opera la aerolínea Volaris, el mayor cliente de GAP). El crecimiento del tráfico internacional en México (+4,2%) no ha compensado la disminución explicada.

En junio de 2024, GAP adquirió el 51,5% de las acciones de Guadalajara World Trade Center, S.A. de C.V. (GWTC). Este grupo de sociedades está especializado en servicios de gestión de carga internacional y tiene instalaciones en los aeropuertos de Guadalajara y Puebla. En 2023, GWTC obtuvo ingresos superiores a 1.000 millones de pesos mexicanos (51,0 millones de euros). El precio de la transacción fue establecido en 875,5 millones de pesos mexicanos (44,7 millones de euros) y con ella GAP desarrollará conocimiento y experiencia en el negocio de la carga aérea.

### Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Ha registrado 3,3 millones de pasajeros, que representa una disminución interanual del 0,3% (+25,4% respecto al tráfico del primer semestre de 2019).

El tráfico nacional ha disminuido un 1,2% interanual y el internacional ha aumentado un 3,7%.

El tráfico doméstico se está recuperando del cese de operaciones de las compañías de bajo coste Viva Air y Ultra Air que se produjo en febrero y marzo de 2023 respectivamente. La compañía de bajo coste chilena Jetsmart ha iniciado en junio las rutas Cali-Medellín y Cali-Santa Marta, y Avianca ha reactivado las rutas Cali-Miami y Cali-Nueva York.

Respecto al contrato de concesión, el pasado mes de abril se acordó prorrogar el plazo hasta el 31 de agosto de 2025.

## 3. Áreas de negocio

El Grupo Aena desarrolla sus actividades de negocios basándose en la siguiente clasificación:

- **Aeropuertos:** segmento bajo el que se recogen las operaciones de Aena como gestor de los aeropuertos que forman parte de su red en España y que se identifican en la actividad denominada aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada Comercial.
- **Servicios inmobiliarios:** incluye sustancialmente la explotación por Aena de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en las terminales aeroportuarias.
- **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM):** se corresponde con los ingresos y gastos relacionados con la explotación de este aeropuerto bajo el modelo de concesión de la cual es titular la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM).
- **Internacional:** las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. se corresponden con la actividad de desarrollo internacional del Grupo que consiste en inversiones en otros gestores aeroportuarios. Dentro de este segmento, se presenta información desglosada sobre las operaciones realizadas en el periodo por cada una de las concesiones sobre infraestructuras aeroportuarias ubicadas fuera de España y gestionadas por las sociedades dependientes: Aeropuerto London Luton, Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB).

## 3.1 Segmento Aeropuertos

### 3.1.1 Actividad aeronáutica

#### Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

##### Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021, la DGAC acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante esta denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual fue igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que interpuso la correspondiente acción judicial, que se está sustanciando ante el TSJM.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países que han reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de la COVID-19.

Con base en estos argumentos, Aena interpuso recurso contencioso administrativo que dio lugar al procedimiento ordinario seguido ante el TSJM y a la sentencia de 14 de marzo de 2024.

En su sentencia de 14 de marzo de 2024, el TSJM no entra a analizar si concurren los requisitos sustantivos para la modificación del DORA, sino que analiza la corrección del procedimiento administrativo llevado a cabo por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y resuelve anular las resoluciones recurridas y retrotraer las actuaciones al momento previo a dictar resolución, para que se dé trámite de audiencia y demás actuaciones correspondientes al procedimiento que se venía tramitando, y una vez realizado, se dicte la resolución que proceda.

El 3 de abril de 2024, Aena recibió notificación del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM).

## Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

### Tarifas aeroportuarias 2024

El 2 de febrero de 2024, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) aplicable es de 10,35 euros, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023.

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero<sup>5</sup>), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022).

Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros aprobó un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

### Tarifas aeroportuarias 2025

Como se indica en el apartado 11 (Hechos posteriores) el Consejo de Administración de Aena, en su reunión celebrada el 30 de julio de 2024, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2025, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2025 en 10,40 euros, lo que supone una variación del 0,54% respecto al IMAAJ de 2024 (10,35 euros por pasajero).

Esta propuesta será objeto de supervisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

### Recursos contra las tarifas aeroportuarias

- En relación a los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2022:
  - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 24 de marzo de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por IATA y Ryanair contra la decisión del Consejo de Administración de Aena del 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas de 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada sin que se especifique la cuantía reclamada.
  - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 17 de febrero de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2022. El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada sin que se especifique la cuantía reclamada.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

- En cuanto a los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2023:
  - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en relación con los conflictos acumulados presentados por ALA, Ryanair e IATA, contra la decisión del Consejo de Administración de Aena del 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas de 2023 (Resolución del 15 de diciembre de 2022). El demandante solicita que se revoque íntegramente la resolución impugnada sin que se especifique la cuantía reclamada.
  - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra (i) la resolución de la CNMC de 24 de noviembre de 2022 sobre supervisión de tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2023; y (ii) la Resolución de 15 de diciembre de 2022. En la demanda, se solicita (i) que se anulen las citadas resoluciones, (ii) que se limite la

<sup>5</sup> El IMAAJ fijado para 2023 en 9,95 euros por pasajero, incluye la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19. La recuperación de dichos costes se fijó en 0,18 euros por pasajero. Excluyendo la recuperación de estos costes, el IMAAJ aplicable es 9,77 euros por pasajero y la variación tarifaria en 2024 frente a 2023 es +5,97%.

recuperación de los gastos relacionados con la COVID a los incurridos en 2021, sin que se consoliden en las tarifas aeroportuarias; (iii) determinadas modificaciones sobre la forma de cálculo del IMAAJ, y (iv) que se reconozca el derecho de IATA a la devolución de las cantidades indebidamente abonadas por ésta. El importe de la reclamación es indeterminado.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

- En relación a los procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2024, se han presentado los siguientes recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional, en los que Aena resulta parte co-demandada, contra las resoluciones de la CNMC en relación con las tarifas aeroportuarias de 2024:
  - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por IATA contra la Resolución de la CNMC de 1 de febrero de 2024 relativa a la supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena para el ejercicio 2024 y la Resolución de la CNMC de 6 de marzo de 2024 (Resolución de 1 de febrero de 2024) sobre los conflictos acumulados presentados por IATA, ALA y RYANAIR contra el acuerdo del Consejo de Administración del Aena S.M.E., S.A. de 25 de julio de 2023 por el que se fijan las Tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2024 (Resolución de 6 de marzo de 2024).
  - Recurso contencioso-administrativo interpuesto por Ryanair contra la Resolución de 1 de febrero de 2024 y la Resolución de 6 de marzo de 2024.

A la fecha de formulación de los estados financieros intermedios consolidados, Aena no ha recibido aún las demandas de los procedimientos descritos, por lo que aún se desconocen las solicitudes actoras.

Adicionalmente, como se indica en el apartado 11 (Hechos posteriores), el 17 de julio de 2024, Aena ha recibido una nueva demanda como parte co-demandada en el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de enero de 2024, por el que se autoriza la aplicación de un índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 a los efectos de la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de este recurso ante el Tribunal Supremo no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

## Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
<b>Ingresos ordinarios</b>	1.462.036	1.256.224	205.812	16,4%
Prestaciones Patrimoniales:	1.418.083	1.222.188	195.895	16,0%
Pasajeros	632.502	539.179	93.323	17,3%
Aterrizajes	395.346	340.772	54.574	16,0%
Seguridad	227.445	186.206	41.239	22,1%
Pasarelas telescópicas	48.851	41.736	7.115	17,0%
Handling	58.610	52.607	6.003	11,4%
Carburante	16.167	13.685	2.482	18,1%
Estacionamientos	26.374	22.011	4.363	19,8%
Servicio de comida a bordo	5.403	4.704	699	14,9%
Recuperación costes control fronterizo	418	-	418	100,0%
Recuperación costes COVID	6.967	16.584	-9.617	-58,0%
Resto servicios aeroportuarios	43.953	38.740	5.213	13,5%
<b>Otros ingresos de explotación</b>	21.423	20.885	538	2,6%
<b>Total Ingresos</b>	<b>1.483.459</b>	<b>1.277.109</b>	<b>206.350</b>	<b>16,2%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-1.121.064</b>	<b>-1.079.249</b>	<b>41.815</b>	<b>3,9%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>669.481</b>	<b>502.183</b>	<b>167.298</b>	<b>33,3%</b>

La mayoría de los ingresos de la actividad aeronáutica de Aena provienen de los servicios aeronáuticos prestados principalmente, por el uso de la infraestructura aeroportuaria de aerolíneas y pasajeros.

Las "Prestaciones Patrimoniales" están reguladas y las tarifas se establecen en el ámbito del marco regulatorio (Documento de Regulación Aeroportuaria - DORA). En el epígrafe "Resto de servicios aeroportuarios" se incluyen aquellos servicios prestados cuyas tarifas están sujetas a precios privados o no regulados (mostradores de facturación, utilización de pasarelas de 400 Hz, servicio contraincendios, consignas y otros ingresos).

En el primer semestre de 2024, los ingresos de la actividad aeronáutica reflejan la mejora que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas, así como el mayor tamaño de las aeronaves y la variación de las tarifas.

En enero y febrero, los ingresos de las prestaciones patrimoniales recogieron la variación tarifaria de 2023 (aplicada desde el 1 de marzo de 2023 hasta el 29 de febrero de 2024), un incremento de 6,84%. Esta variación, excluye la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19. La recuperación de dichos costes (aplicada a partir del 1 de marzo de 2023) se refleja como ingreso en la línea "Recuperación costes COVID" de la tabla anterior.

El 1 de marzo, entraron en vigor las tarifas de 2024 que suponen una subida del 5,97% respecto al IMAAJ de 2023 excluyendo la recuperación de los costes COVID-19 (explicada en el apartado anterior "Tarifas aeroportuarias 2024").

El efecto de la variación interanual de las tarifas ha supuesto +82,7 millones de euros.

En el primer semestre de 2024 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 67,9 millones de euros (49,9 millones de euros en el primer semestre de 2023).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 9,2 millones de euros (10,2 millones de euros en el primer semestre de 2023).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 35,9 millones de euros (31,4 millones de euros en el primer semestre de 2023).

## Servicios aeronáuticos

Sobre los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red de Aena en España, cabe destacar:

- En el ámbito del **servicio de limpieza**, se ha licitado un nuevo expediente para 28 aeropuertos (incluyendo los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche, Tenerife Sur y Las Palmas) por el plazo de 4 años (prorrogable por una anualidad adicional). El valor estimado del contrato asciende a 238,1 millones de euros en 5 años; +10,9% con respecto al contrato anterior. La fecha de inicio del nuevo servicio está prevista para el último trimestre de 2024.

El contrato facilitará la adaptación del servicio a los crecientes niveles de tráfico y a la mayor exigencia de los pasajeros, con unos estándares de calidad altos y el uso de nuevas tecnologías.

- En el área de **mantenimiento**, se han renovado 10 expedientes en 21 aeropuertos con un importe de adjudicación de 19,1 millones de euros anuales. Estos contratos incluyen el mantenimiento del área de movimiento, del sistema de climatización y del sistema de baja tensión del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas por un importe de 11,8 millones de euros anuales. Los nuevos servicios tienen una firme apuesta por la digitalización y por la automatización de tareas con el objetivo de aumentar la eficiencia de los servicios.
- En relación a la **accesibilidad universal**, se ha seguido avanzando en la implantación del Distintivo de Discapacidades Invisibles, con el objetivo de mejorar la experiencia del pasajero y aumentar su independencia en las instalaciones aeroportuarias. La iniciativa está dirigida a atender a los pasajeros con otras necesidades además de las que ofrece el servicio Sin Barreras. Actualmente se ha implantado ya en 18 aeropuertos.

En cuanto al servicio Sin Barreras, se ha completado la puesta en marcha de los nuevos servicios adjudicados en 2023 para los 15 aeropuertos con más tráfico de la red. Adicionalmente, se ha adjudicado un nuevo expediente para 23 aeropuertos por un plazo de 3 años. El importe de adjudicación del servicio es 14,4 millones de euros, +60,1% respecto al contrato anterior.

Cabe indicar que el Servicio Sin Barreras ha atendido a más de 1,1 millones de pasajeros (+12% interanual).

- En el ámbito de los **servicios de asistencia en tierra**, se ha llevado a cabo con éxito la transición operativa de las licencias asignadas en 2023. Las nuevas licencias en la categoría de handling de rampa (para los 43 aeropuertos y dos helipuertos de la red) tienen un plazo de 7 años,
- En el ámbito de la **seguridad física**, Aena ha adjudicado la adquisición del equipamiento automatizado necesario para la implantación del sistema de entradas y salidas "UE Entry Exit System", por un importe de 45 millones de euros. Asimismo, se ha adjudicado el servicio de soporte en el control de pasaportes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, por un valor de 12,7 millones de euros al año durante un plazo de 3 años. La entrada en vigor de este sistema sigue pospuesta al último trimestre de 2024 (fecha pendiente de ratificar por la Comisión Europea).

En cuanto al equipamiento de seguridad, se han seguido implantando los equipos de detección de explosivos para la inspección del equipaje en bodega (EDS estándar 3 - Explosive Detection Systems). Se ha completado la instalación de 15 equipos dando cumplimiento a los requerimientos normativos.

Adicionalmente, se ha adjudicado la compra e instalación de los equipos automáticos para la inspección del equipaje de mano (EDSCB - Explosive Detection System for Cabin Baggage), sistemas automatizados y "Remote Screening", en los filtros de seguridad de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, por un importe de 130,8 millones de euros. La implementación se realizará durante los próximos 5 años.

- En los **sistemas operacionales** se ha seguido trabajando en la modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM), para que los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que han implementado el proceso A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), alcancen un nivel adicional de integración. Este nivel adicional para optimizar sus operaciones es el denominado "Aeropuerto Avanzado Integrado con la Red" (Advanced Network Integrated Airport - ANI).

El proceso de evaluación de la certificación del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha finalizado y está pendiente de poner en producción los nuevos procesos de intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo, para mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y las emisiones.

### 3.1.2 Actividad comercial

#### Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	834.257	710.679	123.578	17,4%
Otros ingresos de explotación	7.118	4.630	2.488	53,7%
<b>Total Ingresos</b>	<b>841.375</b>	<b>715.309</b>	<b>126.066</b>	<b>17,6%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-204.914</b>	<b>-214.199</b>	<b>-9.285</b>	<b>-4,3%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>687.498</b>	<b>550.843</b>	<b>136.655</b>	<b>24,8%</b>

#### Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	262.080	187.888	74.192	39,5%
Tiendas	62.752	61.966	786	1,3%
Restauración	165.801	151.781	14.020	9,2%
Alquiler de vehículos	91.947	83.162	8.785	10,6%
Aparcamientos	96.012	83.700	12.312	14,7%
Servicios VIP	70.605	54.267	16.338	30,1%
Publicidad	12.794	12.274	520	4,2%
Arrendamientos	16.960	17.941	-981	-5,5%
Resto ingresos comerciales <sup>1</sup>	55.306	57.700	-2.394	-4,1%
<b>Ingresos ordinarios comerciales</b>	<b>834.257</b>	<b>710.679</b>	<b>123.578</b>	<b>17,4%</b>

<sup>1</sup> Incluye explotaciones comerciales diversas, como los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías). Asimismo, incluye los ingresos por recuperación de gastos de suministros.

Los ingresos del período (Comerciales y de Servicios Inmobiliarios) incluyen los conceptos que se resumen en la siguiente tabla:

Comerciales y Servicios Inmobiliarios Millones de euros	Ingresos		% Variación 2024 / 2023	
	1S 2024	1S 2023	Millones €	%
<b>Total negocio</b>	<b>842,0</b>	<b>738,3</b>	<b>103,7</b>	<b>14,0%</b>
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	705,2	639,3	65,9	10,3%
Ingresos por RMGA <sup>1</sup>	136,8	99,0	37,8	38,2%
<b>Linealizaciones y ajustes</b>	<b>47,2</b>	<b>18,9</b>	<b>28,3</b>	<b>149,8%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>889,2</b>	<b>757,2</b>	<b>132,0</b>	<b>17,4%</b>

<sup>1</sup> Renta mínima anual garantizada.

La actividad comercial ha mejorado notablemente respecto a 2023. Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 13,4% superiores a las del primer semestre de 2023 y por pasajero han crecido un 2% interanual. Este comportamiento se observa en todas las líneas de negocio comercial.

- En las tiendas libres de impuestos, las ventas han aumentado un 15,4% interanual, siendo destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, seguido por el pasajero UE y dentro de este grupo, por el pasajero francés. Este comportamiento se refleja especialmente en aeropuertos turísticos.
- En las tiendas, las ventas han aumentado un 17,7% interanual, reflejando la actividad de los nuevos locales. Por conceptos, se consolidan las tiendas de delicatessen y de conveniencia, así como las tiendas con componente infantil (ocio familiar, dulces y golosinas y juguetes).
- En restauración, las ventas han aumentado un 12,8% interanual, favorecidas por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. Destacan las ventas de los aeropuertos turísticos, así como de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- En la línea de alquiler de vehículos, las ventas han crecido un 12,9% interanual. Este aumento refleja principalmente el incremento del número de contratos.
- En servicios VIP, el crecimiento es consecuencia del aumento del número de usuarios y del mayor aforo disponible. Con respecto al primer semestre de 2023, la capacidad se ha ampliado en 7 de los 18 aeropuertos que ofrecen este servicio, si bien, en el caso de los aeropuertos de Tenerife Sur, Gran Canaria e Ibiza, las plazas disponibles se ha visto reducidas por las obras de mejora que se están llevando a cabo.
- En aparcamientos, los ingresos han aumentado impulsados por la optimización de las plazas disponibles y la mejora de las políticas de fijación de precios.

Los ingresos del negocio comercial de Aena han aumentado un 14,0% interanual y por pasajero han aumentado a 5.86 euros (5.72 euros en el primer semestre de 2023).

### Detalle de ingresos (Comerciales y de Servicios Inmobiliarios) por actividad comercial

A continuación, se desglosan por actividad los siguientes conceptos que se incluyen en los ingresos según muestra la tabla anterior:

- Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas.
- Ingresos por RMGA.

## Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas:

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	% Variación 2024 / 2023	2T 2024	2T 2023	% Variación 2024 / 2023	1S 2024	1S 2023	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	61.807	60.187	2,7%	95.100	94.606	0,5%	156.907	154.793	1,4%
Tiendas	19.219	15.536	23,7%	26.996	25.096	7,6%	46.215	40.632	13,7%
Restauración	48.660	39.903	21,9%	71.657	63.918	12,1%	120.317	103.821	15,9%
Alquiler de vehículos	41.896	37.706	11,1%	49.735	45.471	9,4%	91.631	83.177	10,2%
Aparcamientos	43.716	37.942	15,2%	52.279	45.759	14,2%	95.995	83.701	14,7%
Servicios VIP	30.605	23.201	31,9%	39.063	31.249	25,0%	69.668	54.450	27,9%
Suministros	14.529	15.567	-6,7%	14.007	16.709	-16,2%	28.536	32.276	-11,6%
Servicios inmobiliarios	24.480	21.798	12,3%	26.659	22.155	20,3%	51.139	43.953	16,3%
Publicidad	5.139	3.432	49,7%	5.552	4.699	18,2%	10.691	8.131	31,5%
Explotaciones comerciales	7.292	7.202	1,3%	8.466	8.772	1,3%	15.758	15.974	-1,3%
Resto	8.861	9.253	-4,2%	9.489	9.184	3,3%	18.350	18.437	-0,5%
<b>TOTAL</b>	<b>306.204</b>	<b>271.727</b>	<b>12,7%</b>	<b>399.003</b>	<b>367.618</b>	<b>8,5%</b>	<b>705.207</b>	<b>639.345</b>	<b>10,3%</b>

Euros por pasajero	1T 2024	1T 2023	% Variación 2024 / 2023	2T 2024	2T 2023	% Variación 2024 / 2023	1S 2024	1S 2023	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	1,02	1,12	-9,3%	1,14	1,25	-8,7%	1,09	1,20	-9,0%
Tiendas	0,32	0,29	9,3%	0,32	0,33	-2,3%	0,32	0,31	2,1%
Restauración	0,80	0,74	7,7%	0,86	0,85	1,9%	0,84	0,80	4,0%
Alquiler de vehículos	0,69	0,70	-1,9%	0,60	0,60	-0,6%	0,64	0,64	-1,1%
Aparcamientos	0,72	0,71	1,8%	0,63	0,61	3,8%	0,67	0,65	3,0%
Servicios VIP	0,50	0,43	16,5%	0,47	0,41	13,6%	0,48	0,42	14,9%
Suministros	0,24	0,29	-17,6%	0,17	0,22	-23,8%	0,20	0,25	-20,6%
Servicios inmobiliarios	0,40	0,41	-0,8%	0,32	0,29	9,3%	0,36	0,34	4,5%
Publicidad	0,08	0,06	32,2%	0,07	0,06	7,4%	0,07	0,06	18,1%
Explotaciones comerciales	0,12	0,13	-10,6%	0,10	0,12	-12,3%	0,11	0,12	-11,4%
Resto	0,15	0,17	-12,7%	0,11	0,12	-6,1%	0,13	0,14	-10,6%
<b>TOTAL</b>	<b>5,05</b>	<b>5,07</b>	<b>-0,5%</b>	<b>4,80</b>	<b>4,87</b>	<b>-1,4%</b>	<b>4,91</b>	<b>4,95</b>	<b>-1,0%</b>

## Ingresos por RMGA:

Miles de euros	1T 2024	1T 2023	% Variación 2024 / 2023	2T 2024	2T 2023	% Variación 2024 / 2023	1S 2024	1S 2023	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	50.393	35.034	43,8%	15.862	-1.939	918,1%	66.256	33.095	100,2%
Tiendas	11.417	9.988	14,3%	4.752	5.650	-15,9%	16.169	15.638	3,4%
Restauración	26.730	25.768	3,7%	10.712	10.014	7,0%	37.441	35.782	4,6%
Alquiler de vehículos	45	5	713,4%	197	0	100,0%	242	5	4416,5%
Aparcamientos	0	0	-	17	0	100,0%	17	0	100,0%
Servicios VIP	10	11	-7,6%	8	2	335,7%	18	12	45,4%
Servicios inmobiliarios	1.486	854	74,0%	152	390	-61,0%	1.638	1.244	31,7%
Publicidad	1.531	2.839	-46,1%	687	1.138	-39,7%	2.217	3.977	-44,3%
Explotaciones comerciales	7.102	4.428	60,4%	5.705	4.806	18,7%	12.808	9.234	38,7%
<b>TOTAL</b>	<b>98.713</b>	<b>78.926</b>	<b>25,1%</b>	<b>38.092</b>	<b>20.062</b>	<b>89,9%</b>	<b>136.805</b>	<b>98.988</b>	<b>38,2%</b>

Euros por pasajero	1T 2024	1T 2023	% Variación 2024 / 2023	2T 2024	2T 2023	% Variación 2024 / 2023	1S 2024	1S 2023	% Variación 2024 / 2023
Tiendas libres de impuestos	0,83	0,65	27,0%	0,19	-0,03	843,3%	0,46	0,26	79,7%
Tiendas	0,19	0,19	0,9%	0,06	0,07	-23,6%	0,11	0,12	-7,2%
Restauración	0,44	0,48	-8,4%	0,13	0,13	-2,8%	0,26	0,28	-6,1%
Alquiler de vehículos	0,00	0,00	618,3%	0,00	0,00	-	0	0	-
Aparcamientos	0,00	0,00	-	0,00	0,00	-	0	0	-
Servicios VIP	0,00	0,00	-18,4%	0,00	0,00	295,9%	0	0	30,5%
Servicios inmobiliarios	0,02	0,02	53,7%	0,00	0,01	-64,6%	0,01	0,01	18,2%
Publicidad	0,03	0,05	-52,4%	0,01	0,02	-45,2%	0,02	0,03	-49,9%
Explotaciones comerciales	0,12	0,08	41,7%	0,07	0,06	7,9%	0,09	0,07	24,5%
<b>TOTAL</b>	<b>1,63</b>	<b>1,47</b>	<b>10,5%</b>	<b>0,46</b>	<b>0,27</b>	<b>72,5%</b>	<b>0,95</b>	<b>0,77</b>	<b>24,1%</b>

## Actividades comerciales

### Tiendas Libres de Impuestos

Las ventas del primer semestre de 2024 han aumentado un 15,4% interanual, impulsadas por el aumento del gasto de los pasajeros UE y británicos.

Este comportamiento se refleja especialmente en aeropuertos turísticos como Alicante-Elche Miguel Hernández (+23,5% interanual), Tenerife Sur (+24,5%), César Manrique-Lanzarote (+19,7%), Gran Canaria (+16,5%) y Palma de Mallorca (+14,6%). Los mayores crecimientos de las ventas se observan en los aeropuertos que reciben un mayor porcentaje de pasajeros británicos.

En el primer semestre de 2024 se han aplicado las RMGA en todos los contratos, lo que ha supuesto 66,3 millones de euros de ingresos.

El desarrollo de los proyectos de renovación de los locales sigue progresando, por lo que aún no están operativos todos con el nuevo diseño.

### Tiendas

Las ventas del primer semestre de 2024 han aumentado un 17,7% interanual, reflejando la actividad de los nuevos locales.

Destacan las ventas en los aeropuertos turísticos Alicante-Elche Miguel Hernández (+24% interanual), Gran Canaria (+24%), Tenerife Sur (+24%), Málaga-Costa del Sol (+20%), así como en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+29%) y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+15%).

Por conceptos, se consolidan las tiendas de delicatessen y de conveniencia que se implantaron a lo largo de 2023 en prácticamente todos los aeropuertos (40% del total de las ventas de la línea de negocio), así como las tiendas con componente infantil (ocio familiar, dulces y golosinas y juguetes) en toda la red de aeropuertos (10% del total de las ventas de la línea de negocio).

Desde enero de 2023 se han publicado 109 licitaciones (128 locales) de las cuales, se han adjudicado 94 licitaciones (115 locales). Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen, en conjunto, un aumento del 24% de las RMGA de 2023 en 2024 y del 29% en 2025.

De los procesos de licitación, cabe destacar que:

- El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ha adjudicado 14 locales para renovar parte de su área comercial. La adjudicación ha supuesto un incremento global en la RMGA del 30% sobre la RMGA de los contratos anteriores.  
Los espacios ocupan más de 1.500 m<sup>2</sup> distribuidos por toda la infraestructura. El proceso de licitación ha afectado a la mayor parte de las tiendas aeroportuarias existentes.  
Con esta adjudicación, continúa la renovación de la zona comercial, que se extenderá al resto de tiendas y, posteriormente y de forma progresiva, a los locales de restauración, 24 en la actualidad.
- El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha adjudicado tres locales para completar la oferta comercial de la Terminal 2. La adjudicación ha supuesto un incremento global en la RMGA del 15% sobre la RMGA de los contratos anteriores. Asimismo, se ha publicado la licitación de dos de los locales de moda más importantes de la Terminal 1 en el mes de junio.
- El Aeropuerto de Palma de Mallorca ha licitado los 13 locales ubicados en la planta P30, teniendo en cuenta el nuevo diseño de la zona y la estrategia de licitación definida durante el primer semestre de 2024.

### Restauración

Las ventas del primer semestre de 2024 han aumentado un 12,8% interanual, favorecidas por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios.

Destacan las ventas de los aeropuertos Málaga-Costa del Sol (+20% interanual), Alicante-Elche Miguel Hernández (+16%), Palma de Mallorca (+13%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+12%) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+11%).

Desde enero de 2023 se han publicado 68 licitaciones (95 locales) de las cuales, se han adjudicado 40 licitaciones (69 locales y máquinas vending de bebidas y alimentos, destacando las 254 máquinas vending del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas). Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen, en conjunto, un aumento del 8% de las RMGA de 2023 en 2024 y del 18% en 2025.

De los procesos de licitación, cabe destacar que:

- El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha inaugurado 23 locales renovados que forman parte de la adjudicación en 2023 de 55 locales distribuidos entre todas las terminales del aeropuerto (cerca de 19.000 m<sup>2</sup> de superficie).

El desarrollo de los proyectos de reforma del resto de los locales según el nuevo diseño, sigue progresando. De los 55 locales, un 70% estarán renovados de cara al mes pico de la temporada de verano.

- El Aeropuerto de Palma de Mallorca ha inaugurado entre mayo y junio 5 de los 6 locales de restauración licitados en junio de 2023 para el módulo A, resultantes de la ampliación y reforma de esa zona de embarque.

Recientemente se ha publicado la licitación de 10 locales de restauración en la zona de embarque de la planta P30 y en la zona de facturación, correspondientes a contratos que finalizan en octubre de 2024.

- El Aeropuerto de Tenerife Sur ha licitado 9 locales y el Aeropuerto de Tenerife Norte, 7 locales de restauración, así como 44 máquinas vending.

### **Alquiler de vehículos**

Las ventas del primer semestre de 2024 han crecido un 12,9% interanual como consecuencia principalmente del incremento del número de contratos (+11,9%) y de las nuevas licencias que iniciaron su operativa en septiembre de 2023 en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Santiago-Rosalía de Castro.

Destacan las ventas en los aeropuertos Málaga-Costa del Sol (+17,7%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+23,7%), Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (+18,7%), Adolfo Suárez Madrid-Barajas (+12,9%) y Sevilla (+14,7%), así como en los aeropuertos insulares, Tenerife Sur (+10,2%), Las Palmas (+9%) y Palma de Mallorca (+8,3%).

El 30 de abril, el Consejo de Administración de Aena adjudicó 179 licencias en 30 aeropuertos del concurso del servicio de alquiler de vehículos sin conductor. Las nuevas licencias, corresponden a 19.095 plazas (17.847 en el contrato anterior) y tienen una duración de 5 años con posibilidad de 2 prórrogas anuales adicionales.

En el mes de junio ha finalizado el reparto de plazas entre los 21 operadores adjudicados. Los contratos actuales vencen el 31 de octubre del 2024.

### **Aparcamientos**

Los ingresos de esta actividad han aumentado un 14,7% interanual, impulsados por la optimización de las plazas disponibles y la mejora de las políticas de precios.

En el primer semestre de 2024 se han incorporado nuevas infraestructuras:

- En el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, un aparcamiento en superficie en la Terminal 1, con 930 plazas para el estacionamiento de motocicletas, desde el 6 de febrero.
- En el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, la ampliación de 159 plazas en el aparcamiento de superficie P8 que dispone de 341 plazas para el estacionamiento de abonados, desde el 14 de mayo.
- En el Aeropuerto de Ibiza, la ampliación del aparcamiento general que dispone de 989 plazas, desde junio.

### **Servicios VIP**

Los ingresos de esta línea han aumentado un 30,1% interanual, debido principalmente al incremento de los ingresos de las salas VIP.

Esta actividad, que representa el 82% del total de ingresos de servicios VIP, ha experimentado un crecimiento de ingresos del 25% interanual, como consecuencia principalmente del creciente número de usuarios (+22%).

El aforo de las salas VIP se ha incrementado un 11% interanual, debido a una mayor dotación de mobiliario y a las ampliaciones de espacios principalmente en los aeropuertos de Ibiza (+30%), Tenerife Sur (+39%) y Sevilla (+25%).

Los ingresos de las actividades de Fast Track/Lane, que representan el 12% del total de ingresos de Servicios VIP, han aumentado +28% y +59% interanual respectivamente. En el primer semestre de 2024, se ha inaugurado el servicio Fast Lane en los aeropuertos de Bilbao y Menorca.

Los ingresos procedentes del servicio Premium, de las Air Rooms de los aeropuertos Adolfo Suarez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, así como del servicio Meet & Assist, también han crecido (+7%, +15% y +63% interanual, respectivamente).

En los aeropuertos de Sevilla, Fuerteventura e Ibiza, se ha estrenado el servicio Meet & Assist.

### **Publicidad**

Las ventas del primer semestre de 2024 han aumentado un 32,4% y los ingresos por rentas fijas y variables un 31,5% interanual, impulsados por las campañas transversales de diversas marcas comerciales, además de por las campañas y eventos estacionales de verano en el aeropuerto de Ibiza y de marcas de automóviles.

### Explotaciones comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se ofrecen en los aeropuertos de la red, como los servicios financieros, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...).

Las ventas están muy concentradas en la actividad de cambio de moneda y devolución de IVA, que representan más del 90% del total de la línea. Sus ingresos, representan el 82% de la actividad.

### Marketing y negocio digital

Las campañas de marketing se han centrado en los negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP), así como en la actualización de la señalética comercial con el lanzamiento del concepto "Shopping is in the Air". Además, se han llevado a cabo acciones conjuntas con los operadores comerciales en los aeropuertos, con el objetivo de mejorar la experiencia del cliente y aumentar el índice de penetración.

En el caso particular de los aparcamientos, se ha lanzado un nuevo concepto de campaña doble: "Aparca Volando", dirigida a los pasajeros que acceden al aeropuerto con sus vehículos y "Volver te costará menos", destinada a aquellos pasajeros que no utilizaron su vehículo para llegar al aeropuerto.

Asimismo, en el ámbito digital, se ha trabajado en la puesta en marcha de nuevos sistemas que permiten captar clientes y mejorar la personalización de las campañas de marketing. El número de miembros de Aena club ha ido aumentando y ha alcanzado 2,4 millones de miembros. Por otro lado, se ha avanzado en el conocimiento del cliente a través de estudios de mercado y estrategias de big data que permitan optimizar los ingresos comerciales y la satisfacción de los clientes.

En relación al marketplace FoodToFly, se ha finalizado la integración con los sistemas de los operadores comerciales para facilitar la operativa en los puntos de venta.

### Detalle de RMGA y rentas fijas comprometidas<sup>6</sup>

A continuación, se desglosan por actividad las RMGA y las rentas fijas comprometidas (Comerciales y de Servicios Inmobiliarios) correspondientes al período 2024-2026:

Millones de euros	2024	2025	2026
Tiendas libres de impuestos	448,6	473,8	491,2
Tiendas	118,5	123,4	117,3
Restauración	282,8	279,3	244,0
Alquiler de vehículos	92,0	116,0	118,3
Servicios VIP	4,0	4,2	3,9
Publicidad	23,9	23,6	21,9
Arrendamientos	36,1	36,5	36,8
Explotaciones comerciales	47,2	31,7	29,5
Servicios inmobiliarios	104,8	106,8	108,7
<b>TOTAL</b>	<b>1.158,0</b>	<b>1.195,3</b>	<b>1.171,6</b>

<sup>6</sup> Incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

Los contratos sujetos a DF7 se han incluido teniendo en cuenta la estimación de pasajeros del Plan Estratégico. Inmobiliario (Arrendamientos y Servicios Financieros):

- Para los contratos sujetos a IPC se ha supuesto un incremento del 1%.
- Para los contratos asociados a activos de alta rotación (oficinas/almacenes), necesarios para el apoyo a otras actividades aeroportuarias, se ha supuesto que se mantienen en el mismo volumen de contratación actual.
- Los contratos de arrendamientos de telefonía se encuentran actualmente en su última prórroga y, dada la necesidad de este servicio en los aeropuertos, se ha considerado la contratación de un nuevo contrato con condiciones equivalentes al actual.

## 3.2 Segmento Servicios inmobiliarios

### Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	54.942	46.545	8.397	18,0%
Otros ingresos de explotación	533	1.261	-728	-57,7%
<b>Total Ingresos</b>	<b>55.475</b>	<b>47.806</b>	<b>7.669</b>	<b>16,0%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-20.961</b>	<b>-29.896</b>	<b>-8.935</b>	<b>-29,9%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>43.017</b>	<b>26.395</b>	<b>16.622</b>	<b>63,0%</b>

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios de Aena corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y a otros proveedores de servicios aeroportuarios destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios.

Entre los proyectos de **arrendamiento** más relevantes, son destacables:

- El arrendamiento de nueve superficies pavimentadas (más de 2.000 m<sup>2</sup>) de apoyo a los operadores de handling de rampa en los aeropuertos de Ibiza, Gran Canaria y Zaragoza, así como de dos hangares en el Aeropuerto de Sabadell.
- La adjudicación de una parcela para la construcción de un hangar en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- La licitación de estaciones de servicio de los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat; de una parcela para la construcción de un hangar en Rampa 7 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas; y de espacios para el mantenimiento de equipos handling en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.

En los últimos meses, Aena ha avanzado en el desarrollo de las Ciudades Aeroportuarias con proyectos concretos que confirman el valor de estos activos. En cuanto a la actividad relacionada con la **carga aérea**, Aena ha adjudicado a una empresa especializada en el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias y servicios logísticos, el derecho de superficie de una parcela para la construcción y explotación de una nave destinada a actividades de carga aérea en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se ha adjudicado una nave con una edificabilidad total de 2.797,2 m<sup>2</sup>, que permitirá desarrollar una terminal multifuncional de carga, naves con oficinas o áreas de maniobra para handling. Asimismo, se ha licitado una nueva nave en la zona de carga con una superficie de 3.367,2 m<sup>2</sup>.

Actualmente, tanto en Madrid como en Barcelona, Aena está trabajando en el lanzamiento de parcelas adicionales relacionadas con la carga aérea, el mantenimiento de aeronaves y la actividad hotelera. Así mismo, avanza en la licitación de hangares en los aeropuertos de Zaragoza, Santiago-Rosalía de Castro y Sabadell.

## 3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

El segmento AIRM recoge los ingresos y gastos relacionados con la explotación de este aeropuerto bajo el modelo de concesión, de la cual es titular la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM).

En el primer semestre de 2024, este aeropuerto ha registrado 396.473 pasajeros y 3.173 movimientos de aeronaves, que representan una variación interanual de +4,3% y de +5,1% respectivamente (-18,6% y -12,5% respecto al primer semestre de 2019).

## Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	6.498	6.107	391	6,4%
Otros ingresos de explotación	45	69	-24	-34,8%
<b>Total Ingresos</b>	<b>6.543</b>	<b>6.176</b>	<b>367</b>	<b>5,9%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-8.303</b>	<b>-8.434</b>	<b>-131</b>	<b>-1,6%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-1.479</b>	<b>-2.042</b>	<b>-563</b>	<b>-27,6%</b>

## Plazo de la concesión

La concesión tiene un período de 25 años desde la formalización del contrato de concesión (24 de febrero de 2018).

## 3.4 Segmento Internacional

### Principales magnitudes

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	361.004	287.469	73.535	25,6%
Otros ingresos de explotación	77	18	59	327,8%
<b>Total Ingresos</b>	<b>361.081</b>	<b>287.487</b>	<b>73.594</b>	<b>25,6%</b>
<b>Total gastos (incluye amortización)</b>	<b>-261.380</b>	<b>-232.870</b>	<b>28.510</b>	<b>12,2%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>157.511</b>	<b>92.933</b>	<b>64.578</b>	<b>69,5%</b>

El segmento internacional incluye la consolidación de las filiales Aeropuerto London Luton, Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB), así como los servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales.

El contrato de concesión de BOAB adquirió la plena eficacia el 5 de junio de 2023 y la Compañía se hizo cargo de las operaciones de los 11 aeropuertos durante los meses de octubre y noviembre de 2023.

- La consolidación del Aeropuerto London Luton ha supuesto una contribución de 194,2 millones de euros en ingresos y de 75,4 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 68,7 millones de euros en ingresos y 28,3 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de BOAB ha supuesto una contribución de 91,1 millones de euros en ingresos y de 50,4 millones de euros en EBITDA.

Según se explica en la nota 3.1 de los estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2024, el Grupo ha efectuado un análisis para cada uno de sus activos sobre los diferentes condicionantes acontecidos durante el primer trimestre de 2024, del cual se ha puesto de manifiesto que no existen indicadores de deterioro. A 30 de junio de 2023, el análisis realizado resultó en una reversión del deterioro de ANB por 6,6 millones de euros que se registró en la partida "Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias" de la cuenta de resultados.

## Aeropuerto London Luton

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	88.420	77.146	11.274	14,6%
Ingresos comerciales	105.737	82.235	23.502	28,6%
<b>Total Ingresos</b>	<b>194.157</b>	<b>159.381</b>	<b>34.776</b>	<b>21,8%</b>
Gastos de personal	-33.355	-28.633	4.722	16,5%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-1	-	1	100,0%
Otros gastos de explotación	-85.544	-64.405	21.139	32,8%
Amortizaciones del inmovilizado	-29.057	-29.806	-749	-2,5%
Bajas de inmovilizado	103	-	103	100,0%
<b>Total gastos</b>	<b>-147.854</b>	<b>-122.844</b>	<b>25.010</b>	<b>20,4%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>75.360</b>	<b>66.343</b>	<b>9.017</b>	<b>13,6%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>46.303</b>	<b>36.537</b>	<b>9.766</b>	<b>26,7%</b>

Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8547 en 1S 2024 y 0,8764 en 1S 2023.

En moneda local, los ingresos del aeropuerto London Luton (165,9 millones de GBP) han aumentado un 18,8% interanual (+26,3 millones de GBP).

- Los ingresos aeronáuticos (75,6 millones de GBP) han aumentado un 11,8% interanual (+8,0 millones de GBP).  
Este crecimiento se debe al aumento del tráfico, a las tarifas negociadas con las aerolíneas, así como al desarrollo de las actividades de aviación general y la carga.
- Los ingresos comerciales (90,4 millones de GBP) han crecido un 25,4% interanual.  
Este incremento se debe principalmente a la actualización de las rentas inmobiliarias (+2,7 millones de GBP y +22,4%), así como a mayores ingresos de las actividades de retail (+1,8 millones de GBP y +6,4%).  
Las principales líneas de retail han crecido: duty free (+5,9%) y restauración (+10,2%), a pesar de que se han visto afectadas por la caída del índice de penetración durante las obras realizadas para ubicar la ampliación de un punto de restauración en un segundo nivel (mezzanine) en la terminal, las cuales concluirán próximamente.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 101,6 millones de GBP y han aumentado un 24,6% interanual (+20,1 millones de GBP). Esta variación se debe a las nuevas incorporaciones de personal como consecuencia de la recuperación de la actividad, a la presión inflacionista y a gastos operativos adicionales incurridos debido al incendio del aparcamiento. Asimismo, el canon de la concesión ha aumentado de 25,7 millones de GBP en el primer semestre de 2023 a 29,3 millones de GBP en el primer semestre de 2024.

El EBITDA ha alcanzado 64,4 millones de GBP (+10,8% interanual y +6,3 millones de GBP). Excluyendo el importe del canon de la concesión, el EBITDA sería 93,7 millones de GBP (+11,7% interanual y +9,8 millones de GBP).

## ANB

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	32.832	28.216	4.616	16,4%
Ingresos comerciales	15.949	12.452	3.497	28,1%
Otros ingresos	19.896	80.039	-60.143	-75,1%
<b>Total Ingresos</b>	<b>68.677</b>	<b>120.707</b>	<b>-52.030</b>	<b>-43,1%</b>
Gastos de personal	-6.333	-6.290	43	0,7%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-178	510	-688	-134,9%
Otros gastos de explotación	-33.916	-95.957	62.041	-64,7%
Amortizaciones del inmovilizado	-16.452	-8.494	-7.958	93,7%
Deterioros de inmovilizado	-	6.636	-6.636	-100,0%
<b>Total gastos</b>	<b>-56.879</b>	<b>-103.595</b>	<b>-46.716</b>	<b>-45,1%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>28.250</b>	<b>25.606</b>	<b>2.644</b>	<b>10,3%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>11.798</b>	<b>17.112</b>	<b>-5.314</b>	<b>-31,1%</b>

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,495 en 1S 2024 y 5,483 en 1S 2023.

En moneda local, los ingresos de ANB han disminuido un 43,0% interanual (-284,5 millones de BRL) hasta 377,4 millones de BRL. Esta variación se explica por el efecto del menor importe de servicios de construcción (IFRIC 12), derivado de la finalización de las obras de la Fase IB del contrato de concesión, correspondiente al desarrollo de los proyectos de ampliación y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos. Excluyendo dicho efecto, los ingresos serían un 20,2% superiores al primer semestre de 2023 (+45,1 millones de BRL).

- Los ingresos aeronáuticos (180,4 millones de BRL) han crecido un 16,6% interanual, por el aumento del tráfico y la mejora de su composición (con mayor peso del tráfico punto a punto que tiene una tarifa superior), así como por la actualización de las tarifas.
- Los ingresos comerciales (87,6 millones de BRL) han aumentado un 28,4% interanual, impulsados por las mejoras de la oferta comercial tras la finalización de las obras de la Fase IB que han conllevado nuevos espacios y han dado entrada a nuevos operadores.
- Otros ingresos (109,3 millones de BRL) han disminuido un 75,1% interanual (-329,5 millones de BRL) debido al menor importe de servicios de construcción (IFRIC 12) indicado anteriormente, derivado de la finalización de las obras de la Fase IB del contrato de concesión. No obstante, continúan realizándose obras complementarias (sobre todo asociadas a espacios comerciales).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 221,2 millones de BRL y han disminuido un 60,6% interanual (-339,5 millones de BRL) debido fundamentalmente a los menores costes de construcción (IFRIC 12) (109,0 millones de BRL en el primer semestre de 2024 frente a 438,9 millones de BRL en el primer semestre de 2023). Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos serían 112,2 millones de BRL y la disminución un 7,9% interanual (-9,6 millones de BRL).

Como se ha indicado, al 30 de junio de 2023 se registró una reversión del deterioro de ANB por 36,4 millones de BRL.

El EBITDA ha alcanzado 155,2 millones de BRL (+10,6% interanual y +14,8 millones de BRL). Excluyendo el efecto de la reversión, el EBITDA del primer semestre de 2024 reflejaría un aumento de +49,2% interanual y +51,2 millones de BRL.

**BOAB**

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	55.390	-	55.390	100%
Ingresos comerciales	27.200	-	27.200	100%
Otros ingresos	8.487	21	8.466	40314%
<b>Total Ingresos</b>	<b>91.077</b>	<b>21</b>	<b>91.056</b>	<b>433600%</b>
Gastos de personal	-8.068	-653	7.415	1136%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-219	-	219	100%
Otros gastos de explotación	-32.374	-2.769	29.605	1069%
Amortizaciones del inmovilizado	-12.225	-16	12.209	76306%
<b>Total gastos</b>	<b>-52.886</b>	<b>-3.438</b>	<b>49.448</b>	<b>1438,3%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>50.416</b>	<b>-3.401</b>	<b>53.817</b>	<b>-1582,4%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>38.191</b>	<b>-3.417</b>	<b>41.608</b>	<b>-1217,7%</b>

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,495 en 1S 2024 y 5,483 en 1S 2023.

En moneda local, BOAB ha registrado ingresos por importe de 500,4 millones de BRL:

- 304,4 millones de BRL corresponden a ingresos aeronáuticos.
- 149,5 millones de BRL corresponden a ingresos comerciales.
- 46,6 millones de BRL en otros ingresos, corresponden al importe de los servicios de construcción (IFRIC 12) asociados al desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de los aeropuertos (Fase I-B del contrato de concesión).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 222,2 millones de BRL Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA) serían 175,6 millones de BRL.

El EBITDA ha alcanzado 277,0 millones de BRL.

En el primer semestre de 2023, BOAB no había tomado aún el control de las operaciones de los aeropuertos, por lo que la compañía registró únicamente costes de explotación preoperativos.

**Empresas asociadas y con control conjunto**

A continuación, se muestra el desglose de la aportación al resultado del período:

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	Unidades monetarias por euro	1S 2024	1S 2023	% Variación interanual
AMP (México)	17.194	19.141	-1.947	MXN	18,5	19,6	-5,6 %
SACSA (Colombia)	3.191	342	2.849	COP	4.239,8	4.955,7	-14,4 %
AEROCALI (Colombia)	2.965	2.466	499	COP	4.239,8	4.955,7	-14,4 %
<b>Total participación en el resultado de asociadas</b>	<b>23.350</b>	<b>21.949</b>	<b>1.401</b>				

En relación a SACSA, según se indica en el apartado 2.2.2 (Sociedades asociadas y con control conjunto) el 29 febrero de 2024 ha finalizado la concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias-Colombia) gestionada a través de esta Sociedad.

## 4. Cuenta de resultados

Miles de euros	1S 2024	1S 2023	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	2.718.531	2.307.024	411.507	17,8%
Otros ingresos de explotación	27.824	26.130	1.694	6,5%
<b>Total ingresos</b>	<b>2.746.355</b>	<b>2.333.154</b>	<b>413.201</b>	<b>17,7%</b>
Aprovisionamientos	-79.907	-80.069	-162	-0,2%
Gastos de personal	-310.639	-280.941	29.698	10,6%
Otros gastos de explotación	-818.266	-779.261	39.005	5,0%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	1.749	-16.888	-18.637	-110,4%
Bajas de activos financieros	-303	-11.396	-11.093	-97,3%
Amortización del inmovilizado	-423.696	-401.073	22.623	5,6%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	2.374	-1.388	-3.762	-271,0%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	-397	6.258	-6.655	-106,3%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	14.360	843	13.517	1603,4%
<b>Total gastos</b>	<b>-1.614.725</b>	<b>-1.563.915</b>	<b>50.810</b>	<b>3,2%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.555.326</b>	<b>1.170.312</b>	<b>385.014</b>	<b>32,9%</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>1.131.630</b>	<b>769.239</b>	<b>362.391</b>	<b>47,1%</b>
Ingresos financieros	53.572	46.366	7.206	15,5%
Gastos financieros	-118.776	-92.112	26.664	28,9%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-14.463	51.331	-65.794	-128,2%
<b>Ingresos / (Gastos) financieros – netos</b>	<b>-79.667</b>	<b>5.585</b>	<b>-85.252</b>	<b>1526,4%</b>
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	20.295	21.949	-1.654	-7,5%
Reversión del deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	3.055	0	3.055	100,0%
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>1.075.313</b>	<b>796.773</b>	<b>278.540</b>	<b>35,0%</b>
Impuesto sobre las ganancias	-254.695	-180.868	73.827	40,8%
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>820.618</b>	<b>615.905</b>	<b>204.713</b>	<b>33,2%</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>11.974</b>	<b>8.222</b>	<b>3.752</b>	<b>45,6%</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>808.644</b>	<b>607.683</b>	<b>200.961</b>	<b>33,1%</b>

### Principales variaciones

Los ingresos totales reflejan un incremento interanual de 413,2 millones de euros (+17,7%). La evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo se detalla en el capítulo 3 (Áreas de negocio).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 1.208,8 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 68,5 millones de euros (+6,0%):

- Gastos de personal: reflejan un crecimiento de 29,7 millones de euros (+10,6%).

En Aena (259,0 millones de euros en el primer semestre de 2024) han aumentado 17,3 millones de euros (+7,1%). Este incremento es consecuencia principalmente de la revisión salarial del año (+2,5%) y del aumento de la plantilla en 2023.

En el Aeropuerto London Luton (33,4 millones de euros en el primer semestre de 2024) han crecido 4,7 millones de euros, debido principalmente a las nuevas incorporaciones como consecuencia de la recuperación de la actividad (especialmente personal de seguridad), a la revisión salarial y al programa de incentivos.

En ANB (6,3 millones de euros en el primer semestre de 2024) se han mantenido y en BOAB han ascendido a 8,1 millones de euros.

- Otros gastos de explotación: han aumentado 39,0 millones de euros (+5,0%).

En Aena (660,2 millones de euros en el primer semestre de 2024) han aumentado 50,2 millones de euros (+8,2%).

El gasto de energía eléctrica se ha reducido en 10,6 millones de euros (-17,4% interanual), según se muestra en la tabla de la página 27. Excluyendo el impacto de la disminución del gasto de energía eléctrica por la evolución de los precios, el aumento interanual de otros gastos de explotación en Aena, sería 60,8 millones de euros (+11,1%).

Los conceptos de gasto que reflejan un mayor crecimiento porcentual son: el servicio a personas con movilidad reducida PMR, los costes de las salas VIP, la seguridad y el mantenimiento, debido a que los nuevos contratos (adjudicados en 2023) contemplan un mayor coste de estos servicios.

En el Aeropuerto London Luton (85,5 millones de euros en el primer semestre de 2024), otros gastos de explotación han aumentado 21,1 millones de euros (+32,8%), debido principalmente al incremento del canon de la concesión por el aumento del número de pasajeros, a los gastos operativos adicionales que requiere el cambio de operativa derivado del incendio del aparcamiento, así como, al incremento del coste del servicio PMR y de los tributos locales.

En ANB (33,9 millones de euros en el primer semestre de 2024) han disminuido 62,0 millones de euros, como consecuencia del menor importe de gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) debido a la finalización de las obras de la Fase I-B del contrato de concesión (-60,2 millones de euros). Excluyendo este efecto (neutro en EBITDA) otros gastos de explotación serían 14,1 millones de euros y la disminución un 11,5% interanual.

En BOAB, se han registrado 32,4 millones de euros en el primer semestre de 2024 que incluyen 8,5 millones de euros correspondientes a servicios de construcción (IFRIC 12) por el desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de los aeropuertos (Fase I-B del contrato de concesión). Excluyendo este impacto (con efecto neutro en el EBITDA), otros gastos de explotación serían 23,9 millones de euros.

**Desglose de Otros gastos de explotación de Aena**

M€	1T		Variación 2024/2023		2T		Variación 2024/2023		1S		Variación 2024/2023	
	2024	2023	€	%	2024	2023	€	%	2024	2023	€	%
Tributos	154,4	154,7	-0,3	-0,2%	0,4	0,8	-0,4	-47,4 %	154,8	155,5	-0,7	-0,4%
Energía eléctrica	25,4	34,0	-8,6	-25,3%	25,0	27,0	-2,0	-7,5 %	50,4	61,0	-10,6	-17,4%
Mantenimientos	55,7	51,0	4,7	9,1%	56,5	51,8	4,8	9,2 %	112,2	102,8	9,4	9,2%
Seguridad	56,2	49,3	6,9	13,9%	64,9	55,7	9,2	16,4 %	121,1	105,1	16,0	15,2%
Limpieza y carros portaequipaje	19,7	20,0	-0,3	-1,7%	22,9	21,6	1,3	5,9 %	42,6	41,7	1,0	2,3%
Servicios PMR	19,5	11,7	7,8	66,8%	25,6	19,7	5,9	30,2 %	45,1	31,4	13,8	43,9%
Servicios profesionales	15,8	13,7	2,1	15,7%	15,7	15,1	0,6	3,7 %	31,5	28,8	2,7	9,4%
Salas VIP	8,8	6,9	1,9	27,1%	10,9	9,3	1,6	17,7 %	19,7	16,2	3,5	21,7%
Aparcamientos	5,7	5,5	0,1	2,4%	5,8	5,7	0,1	1,3 %	11,5	11,3	0,2	1,9%
Resto	25,8	29,2	-3,5	-11,9%	45,5	27,2	18,3	67,5 %	71,2	56,4	14,9	26,3%
<b>TOTAL</b>	<b>386,9</b>	<b>376,1</b>	<b>10,8</b>	<b>2,9%</b>	<b>273,2</b>	<b>233,9</b>	<b>39,4</b>	<b>16,8%</b>	<b>660,2</b>	<b>610,0</b>	<b>50,2</b>	<b>8,2%</b>
<b>TOTAL (excluyendo energía eléctrica)</b>	<b>361,5</b>	<b>342,1</b>	<b>19,4</b>	<b>5,7%</b>	<b>248,23</b>	<b>206,85</b>	<b>41,38</b>	<b>20,0%</b>	<b>609,8</b>	<b>549,0</b>	<b>60,8</b>	<b>11,1%</b>

El epígrafe “Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales”, recoge en el primer semestre de 2024 la reversión del deterioro de deudas de clientes comerciales de Aena (13,6 millones de euros), compensando parcialmente por las dotaciones del período. En el primer semestre de 2023, este epígrafe reflejaba principalmente la dotación provisionada por cuentas a cobrar deterioradas.

El Grupo ha efectuado un análisis para cada uno de sus activos sobre los diferentes condicionantes acontecidos durante el primer semestre de 2024, del cual se ha puesto de manifiesto que no existen indicadores de deterioro. En lo referente al segmento inmobiliario, la revisión y valoración al 30 de junio de 2024 ha resultado en una dotación de deterioro de 397 miles de euros que se ha registrado en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias”. A 30 de junio de 2023, el análisis realizado resultó en una reversión de deterioro por importe de 6,3 millones de euros que incluía la reversión de deterioro correspondiente a ANB por 6,6 millones de euros y una dotación por 378 miles de euros correspondiente al segmento inmobiliario.

En “Bajas de activos financieros” se registra el importe correspondiente a las reducciones de rentas comerciales del período.

“Otras ganancias / (pérdidas)–netas” refleja un aumento de 13,5 millones de euros debido principalmente a ingresos no recurrentes de indemnizaciones.

El resultado financiero refleja un aumento del gasto neto de 85,3 millones de euros, debido a las siguientes variaciones:

- Ingresos financieros: han aumentado 7,2 millones de euros, debido al incremento de la remuneración de los depósitos y del saldo en cuentas corrientes (principalmente de Aena).
- Gastos financieros: han aumentado 26,7 millones de euros, principalmente por la subida de los tipos de interés asociados a la deuda variable de Aena (+7,4 millones de euros), el devengo de los intereses del bono emitido por Aena en octubre de 2023 (10,5 millones de euros) y el mayor gasto financiero por préstamos en ANB (+10 millones de euros).
- Otros ingresos/(gastos) financieros-netos: refleja una disminución de ingresos de 65,8 millones de euros, debido a que en el primer semestre de 2023 se registró el ingreso que generó la liquidación final de los derivados contratados para cubrir el riesgo de variaciones del tipo de cambio BRL/EUR en los desembolsos de los compromisos de la nueva concesión en Brasil (23,2 millones de euros) así como, el resultado por la venta de la participación de ADI en la sociedad European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) (8,6 millones de euros). El resto de la variación se ha producido por las diferencias de tipo de cambio registradas como consecuencia de los préstamos intragrupo concedidos por ADI al Aeropuerto London Luton y a BOAB (19,6 millones de euros de ingresos en el primer semestre de 2023 y 14,4 millones de euros de gasto en el primer semestre de 2024).

El EBITDA consolidado ha ascendido a 1.555,3 millones de euros y ha aumentado un 32,9% interanual (+385,0 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 56,6% (50,2% al 30 de junio de 2023).

El Resultado de entidades valoradas por el método de la participación refleja las aportaciones a los resultados del período de las participaciones no mayoritarias, según se detalla en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

Según se explica en la nota 3.1 de los Estados financieros intermedios resumidos consolidados al 30 de junio de 2024, el cálculo del posible deterioro en relación a las inversiones integradas por el método de la participación, ha resultado en una reversión del deterioro del valor de la participación en SACS por importe de 3,1 millones de euros.

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 254,7 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del ejercicio.

El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 808,6 millones de euros, reflejado en el Resultado atribuible a los accionistas de la dominante.

## 5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el primer semestre de 2024 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 462,0 millones de euros (1.043,9 millones de euros en el primer semestre de 2023).

### 5.1 Red de aeropuertos en España<sup>7</sup>

La inversión pagada ha ascendido a 423,0 millones de euros (314,2 millones de euros en el primer semestre de 2023) de los que 0,8 millones de euros corresponden a AIRM (104 miles de euros en el primer semestre de 2023).

La inversión ejecutada en Aena se ha situado en 278,1 millones de euros. En el año 2024 está previsto ejecutar un volumen de inversión de 615,2 millones de euros.

Entre las actuaciones terminadas durante el primer semestre de 2024, destacan las siguientes:

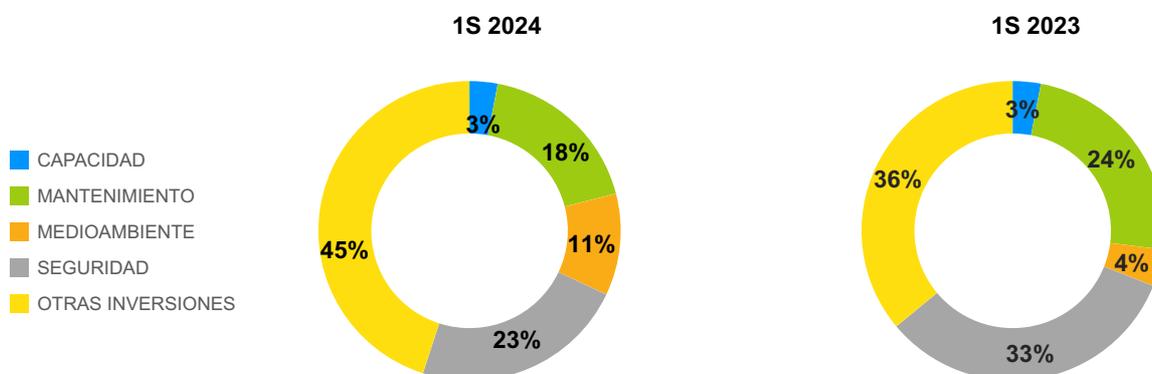
- Adecuación de la calle de salida N2 de la pista 06L del Aeropuerto de Palma de Mallorca como calle de salida rápida y construcción de una nueva calle de salida.
- Construcción de un nuevo Bloque Técnico en el Aeropuerto de Bilbao.
- Regeneración del pavimento en la pista de vuelo en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava.
- Reubicación de los filtros de seguridad en el Aeropuerto de Ibiza.
- Compra de vehículos eléctricos e híbridos.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:

- Remodelación del área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca (edificio procesador, módulo A y módulo D).
- Instalación del parque solar fotovoltaico del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Esta planta que forma parte del Plan Fotovoltaico de Aena, contará con una potencia pico de 142,42 MW y una potencia nominal de 120 MW.
- Instalación de equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3) para la inspección del equipaje en bodega y adaptación de los sistemas de inspección a los nuevos sistemas estándar 3, en varios aeropuertos.
- Repavimentación de la pista de vuelo en el Aeropuerto de Vigo
- Construcción de una nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Regeneración de la rodadura de la pista norte y de las calles asociadas del Aeropuerto de Palma de Mallorca.

Asimismo, es destacable que los trabajos de la planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas están en ejecución, así como el Plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en diversos aeropuertos.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión pagada es la siguiente:



<sup>7</sup> Incluye los aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

## 5.2. Participaciones internacionales

### Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante el primer semestre de 2024 ha ascendido a 31,6 millones de euros.

En relación a las obras para rehabilitar el aparcamiento (Terminal Car Park 2), afectado por el incendio que se produjo el 10 de octubre de 2023, ha finalizado la demolición del edificio y el Consejo de Administración de la Compañía ha adjudicado la contratación del proyecto de reconstrucción.

Está previsto que los trabajos de reconstrucción comiencen en agosto y se estima que se extenderán durante 10-12 meses, por lo que se ha habilitado un "Temporary Drop Off Zone" (TDOZ) para mejorar la operativa del aeropuerto. Los daños a la infraestructura y a terceros, están cubiertos por las correspondientes pólizas de seguros.

En el lado aire del edificio terminal, se están terminando las obras del mezzanine que permitirá dotar de una nueva unidad de restauración de cerca de 1.000 m<sup>2</sup>, completando y actualizando la oferta comercial en una planta superior.

Respecto al equipamiento de seguridad "Next Generation" que permite realizar la inspección del equipaje de mano sin sacar los líquidos, el aeropuerto cuenta con equipos en 8 líneas de control de seguridad operativas y está previsto completar la instalación en las líneas 9 y 10 este verano. Estos equipos, admiten hasta 600 pasajeros por hora, permitiendo aumentar la capacidad de los controles de seguridad.

Luton es uno de los pocos aeropuertos en Reino Unido que no ha solicitado prórroga para cumplir con los plazos originales para tener esta tecnología en operación y mejorar la experiencia de cliente en los filtros.

### ANB

La inversión pagada durante el primer semestre de 2024 ha ascendido a 7,2 millones de euros.

Continúan realizándose obras complementarias (sobre todo asociadas a espacios comerciales) y trabajos de mantenimiento.

Respecto al proceso de homologación de las obras, una vez que el regulador (ANAC) concluya el proceso favorablemente, se iniciará la Fase II del contrato de concesión.

El 8 de marzo de 2024 tuvo lugar la inauguración formal del Aeropuerto Internacional de João Pessoa y el 7 de junio la del Aeropuerto de Aracajú.

### BOAB

La inversión pagada durante el primer semestre de 2024 ha ascendido a 0,3 millones de euros.

Se han iniciado los procesos de licitación para la ejecución de las obras en los once aeropuertos del grupo, estando prevista la adjudicación antes del final del 2024.

Al mismo tiempo, se han iniciado las licitaciones de las mejoras previstas a corto plazo ("quick wins") para el Aeropuerto de Congonhas-Sao Paulo. En este aeropuerto, se ha puesto en servicio un nuevo aparcamiento (4.000 m<sup>2</sup> y 145 plazas de aparcamiento) para vehículos de aplicaciones de movilidad, destinados a mejorar la accesibilidad en el entorno aeroportuario.

Está previsto que las obras de la Fase I-B de ampliación y adecuación de las infraestructuras finalicen en junio de 2026 para 10 aeropuertos, y en junio de 2028 para el aeropuerto de Congonhas.

El 25 de marzo de 2024 se presentó el proyecto de ampliación y modernización del aeropuerto de Congonhas, así como del resto de aeropuertos. Estos proyectos contemplan una inversión de 4.500 millones de BRL en los próximos años, de los cuales cerca de 2.000 millones de BRL se destinarán al Aeropuerto de Congonhas.

También se presentaron las mejoras previstas a corto plazo ("quick wins") para el Aeropuerto de Congonhas, que abarcan actuaciones de mejora tanto en la infraestructura como en la operación y la oferta comercial. Entre estas mejoras, destacan la ampliación de la sala de embarque remoto, la adecuación de las vías de acceso, la renovación de los baños y la actualización de la fachada.

El proyecto de ampliación y modernización del Aeropuerto de Congonhas, el segundo con más actividad de Brasil, dotará a esta infraestructura, entre otras actuaciones, de:

- Nueva terminal de pasajeros que duplicará el tamaño de la actual hasta los 105.000 m<sup>2</sup> y ampliará el espacio comercial hasta 20.000 m<sup>2</sup> con una mayor oferta de servicios para los pasajeros, nuevas salas VIP, oficinas y salas de negocios.
- 19 pasarelas de embarque, que sustituirán a las 12 actuales, lo que permitirá que el 70% de los embarques sean directos a los aviones.
- Nueva plataforma de 215.000 m<sup>2</sup> para la aviación comercial y estacionamientos de aeronaves que aumentarán de 30 a 37. Las pistas y las plataformas ya existentes recibirán el denominado "refuerzo estructural" y, además, se construirán

nuevas calles de rodaje para aviones, una nueva vía de servicio para aviación general y una salida rápida de pista para que las operaciones sean más seguras y eficientes.

- El proyecto incluye la preservación, revitalización e integración de las áreas catalogadas como Patrimonio Histórico.
- En términos de sostenibilidad, el aeropuerto contará con una nueva subestación eléctrica, que permitirá el uso de energías limpias. También habrá un nuevo punto de recogida de residuos sólidos y una estación de tratamiento de aguas, así como más iluminación natural y un sistema más eficiente de climatización.

Estos trabajos aumentarán la capacidad del aeropuerto hasta los 29,5 millones de pasajeros anuales.

## 6. Estado de situación financiera

Miles de euros	1S 2024	2023	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	14.085.894	14.175.297	-89.403	-0,6%
Activos corrientes	2.591.776	3.380.929	-789.153	-23,3%
<b>Total activos</b>	<b>16.677.670</b>	<b>17.556.226</b>	<b>-878.556</b>	<b>-5,0%</b>
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
PATRIMONIO NETO	7.150.380	7.558.113	-407.733	-5,4%
Pasivos no corrientes	6.419.182	7.336.812	-917.630	-12,5%
Pasivos corrientes	3.108.108	2.661.301	446.807	16,8%
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>16.677.670</b>	<b>17.556.226</b>	<b>-878.556</b>	<b>-5,0%</b>

El detalle de las partidas que integran cada uno de los epígrafes del Estado de situación financiera se muestra en el apartado 13 (Estados financieros).

### 6.1 Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha disminuido en 89,4 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- El epígrafe “Inmovilizado material” ha disminuido en 48,6 millones de euros, debido principalmente a que el importe de las altas de inmovilizado ha sido inferior a las amortizaciones.
- Por su parte, “Activos intangibles” ha disminuido en 138,3 millones de euros, debido fundamentalmente a:
  - El efecto de la amortización asociada a los activos intangibles que ha sido superior a las altas del período correspondientes, principalmente, a inversiones en las infraestructuras de ANB, BOAB y Luton, así como en aplicaciones informáticas de Aena (importe neto de -60 millones de euros).
  - El descenso de la valoración al cierre de los activos intangibles (importe neto de -126,4 millones de euros) por el efecto de las diferencias de conversión asociadas a los activos de las filiales como consecuencia de la depreciación del real brasileño con respecto al euro (-130,5 millones de euros) y de la apreciación del valor de la libra esterlina frente al euro (4 millones de euros).
  - Estas disminuciones se han visto parcialmente compensadas por las altas (50,1 millones de euros) en aplicaciones informáticas y por la activación de inmovilizados en curso.
- Aumento de “Otros activos financieros” en 57,4 millones de euros debido fundamentalmente a la constitución de nuevas fianzas por los contratos de arrendamiento de locales comerciales formalizados por Aena como arrendadora, depositadas en los institutos de la vivienda de diferentes Comunidades Autónomas (65 millones de euros).
- Incremento de las “Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto” en 20,8 millones de euros, derivado principalmente de la aportación del resultado de las sociedades participadas puestas en equivalencia (20,3 millones de euros).
- Los derivados registrados en balance se corresponden a operaciones de cobertura de tipo de interés y de tipo de cambio. La valoración de estos contratos a 30 de junio de 2024 ha supuesto el registro de un activo no corriente y corriente por

importe de 57,2 y 28,5 millones de euros respectivamente (85,7 millones de euros en total). A 31 de diciembre de 2023, la valoración alcanzó 24,7 y 32,8 millones de euros respectivamente (57,5 millones de euros en total).

El 30 de abril de 2024, ADI contrató un derivado de cambio de divisa (Cross Currency Swap) con objeto de mitigar el riesgo derivado de las fluctuaciones del tipo de cambio y tipo de interés de un préstamo concedido en 2023, a su participada BOAB. Sobre dicho derivado, se aplica contabilidad de coberturas de flujo de efectivo. Desde su contratación, el instrumento ha experimentado un cambio de valor positivo de 27,2 miles de euros.

El **Activo corriente** ha disminuido en -789,2 millones de euros como consecuencia principalmente de:

- Disminución del “Efectivo y equivalentes” en -867,2 millones de euros que se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).
- Incremento de “Clientes y otros activos corrientes” de 82,3 millones de euros, originado fundamentalmente por:
  - El saldo de las cuentas comerciales de Aena que han aumentado 181,1 millones de euros debido fundamentalmente al registro de los ingresos por las RMGA devengadas durante el primer trimestre de 2024 pendientes de facturar (136,8 millones de euros) y de los ajustes derivados de la imputación lineal de estas rentas durante toda la vida de los contratos de arrendamiento comercial (46,9 millones de euros).
  - Disminución del activo por impuesto corriente como consecuencia de la devolución del impuesto de sociedades de 2022 a Aena por 46,2 millones de euros.
  - Disminución del saldo de fianzas y depósitos constituidos en 21,6 millones de euros, debido a la devolución de las fianzas de contratos de arrendamiento comercial vencidos durante 2023 que habían sido depositadas en los Institutos autonómicos de la vivienda correspondientes.
  - Disminución de los depósitos constituidos por BOAB con excedentes de tesorería en 29,5 millones de euros (140,5 millones de BRL), debido al aumento de las necesidades operativas de liquidez derivadas de la toma de control de los aeropuertos durante el último trimestre de 2023.

El descenso del **Patrimonio neto** en 407,7 millones de euros, viene originado principalmente por el efecto neto de:

- El beneficio del período atribuible a los accionistas de la dominante (808,6 millones de euros).
- El pago del dividendo de Aena a cuenta del ejercicio 2023 (1.149 millones de euros).
- El aumento de las diferencias de conversión negativas (84,1 millones de euros) generado principalmente, por la depreciación del real brasileño con respecto al euro (77,0 millones de euros) y la depreciación del peso mexicano frente al euro (5 millones de euros).

La disminución del **Pasivo no corriente** en 917,6 millones de euros deriva del descenso de la “Deuda financiera” en 936,4 millones de euros, principalmente, debido a la reclasificación a corto plazo de 253,8 millones euros de la deuda que Aena con ENAIRE y de 699,8 millones de euros de la deuda de Aena con entidades de crédito. Este efecto se ha compensado parcialmente, por el aumento de la deuda bancaria que ha dispuesto ANB durante el primer semestre de 2024 por 24,7 millones de euros (137,9 millones de BRL).

Adicionalmente, las “Provisiones para otros pasivos y gastos” han aumentado en 33,3 millones de euros debido fundamentalmente al incremento de las relacionadas con actuaciones de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales (+21,5 millones de euros) y la dotación de una provisión para riesgos y gastos de 14 millones de euros.

El **Pasivo corriente** ha aumentado 446,8 millones de euros, debido esencialmente a las siguientes variaciones:

- El “Pasivo por impuesto corriente” ha aumentado en 167,8 millones de euros por el registro de las provisiones del gasto por impuesto de sociedades de las compañías del Grupo correspondiente al primer semestre de 2024. En el cierre del ejercicio 2023, como consecuencia de los pagos a cuenta realizados y de las bases imponibles negativas aplicadas por las distintas sociedades del Grupo, se registró un activo por impuesto corriente para la mayoría de estas sociedades.
- Las “Provisiones para otros pasivos y gastos” a corto plazo han disminuido en 3,8 millones de euros con respecto a la cifra provisionada a diciembre 2023 debido, principalmente, a la revisión a la baja de la provisión por actuaciones de aislamiento acústico e insonorización.
- El incremento de la “Deuda financiera” en 299,7 millones de euros se explica principalmente por la reclasificación de largo plazo a corto plazo de la deuda que mantiene Aena con Enaire (253,8 millones de euros) y de la deuda con entidades de crédito (699,8 millones de euros). Este incremento se compensa por el efecto de las amortizaciones de deuda que ha ascendido a 627,6 millones de euros.

## 6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 30 de junio de 2024 en 6.452,9 millones de euros. Este importe incluye 403,2 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 193,9 millones de euros de ANB.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	1S 2024	2023
Deuda Financiera Bruta contable	7.948.813	8.585.560
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.495.938	2.363.125
Deuda Financiera Neta contable	6.452.875	6.222.435
<b>Deuda Financiera Neta contable / EBITDA</b>	<b>1,89x</b>	<b>2,06x</b>

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 30 de junio de 2024 en 6.004,8 millones de euros.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Miles de euros	1S 2024	2023
Deuda Financiera Bruta contable	7.249.507	7.897.492
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.244.714	2.221.740
Deuda Financiera Neta contable	6.004.793	5.675.752
<b>Deuda Financiera Neta contable / EBITDA</b>	<b>2,00x</b>	<b>2,12x</b>

La Sociedad tiene firmados préstamos con entidades bancarias por un importe total pendiente a 30 de junio de 2024 de 4.365,5 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

- Deuda Financiera Neta/EBITDA debe ser menor o igual a 7,0x.
- EBITDA/Gastos Financieros debe ser mayor o igual a 3,0x.

Estos ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta al cierre del periodo. A 30 de junio de 2024 ambas ratios se han cumplido.

En el primer semestre de 2024, Aena ha amortizado 628,8 millones de euros, de los que la totalidad corresponden al calendario de pagos establecido según contrato (326,8 millones de euros corresponden al principal de la deuda de Aena con ENAIRE).

A 30 de junio de 2024 el saldo de caja de Aena asciende a 1.244,7 millones de euros (2.221,7 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 760,0 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (554,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2023) y de 2.000 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) (2.000 millones de euros a 31 de diciembre de 2023).

Estas disponibilidades de caja y facilidades crediticias totalizan 4.004,7 millones de euros (4.776,2 millones de euros a 31 de diciembre de 2023). A este importe, se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros que se encuentran disponibles a 30 de junio de 2024 (900 millones de euros disponibles a 31 de diciembre de 2023). Asimismo, existe la posibilidad de realizar emisiones de bonos a través del programa EMTN, hasta 3.000 millones de euros, de los que al cierre del periodo se encuentran disponibles 2.500 millones de euros (500 millones de euros emitidos en octubre de 2023).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en un 2,59% en el primer semestre de 2024 (2,20% a 31 de diciembre de 2023).

El 19 de marzo, la agencia de rating Moody's mejoró la perspectiva de Aena S.M.E., S.A. a positiva desde estable y confirmó la calificación de largo plazo "A3" y del programa EMTN. El 7 de mayo, Fitch Ratings mejoró la calificación de largo plazo y del programa EMTN a "A" desde "A-", así como la calificación a corto plazo a "F1" desde "F2", manteniendo la perspectiva estable.

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 4.350,5 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en un 2,89% en el primer semestre de 2024 (2,51% a 31 de diciembre de 2023).

#### Aeropuerto London Luton

A 30 de junio de 2024, la deuda financiera neta contable asciende a 403,2 millones de euros (55,2 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 53,3 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en un 3,82% en el primer semestre de 2024 (3,86% a 31 de diciembre de 2023), excluyendo la deuda con accionistas.

#### ANB

A 30 de junio de 2024, la deuda financiera neta contable asciende a 193,9 millones de euros y el saldo de caja a 47,2 millones de euros.

La Sociedad tiene préstamos con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), dispuestos por importe de 1.410,5 millones de BRL a 30 de junio de 2024 equivalentes a 236,9 millones de euros (1.272,6 millones de BRL a 31 de diciembre de 2023, equivalentes a 213,8 millones de euros).

En el primer trimestre de 2024, ANB ha dispuesto de un préstamo por importe de 24,7 millones de euros. Asimismo, ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 0,8 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en un 10,3% en el primer semestre de 2024 (9,5% a 31 de diciembre de 2023).

#### BOAB

A 30 de junio de 2024 el saldo de caja asciende a 92,0 millones de euros.

## 6.3 Período medio de pago

La información sobre el periodo medio de pago de AENA S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuertos Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A., es la siguiente:

	Días
Periodo medio de pago a proveedores	26
Ratio de las operaciones pagadas	30
Ratio de las operaciones pendientes de pago	6

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores =  $(\text{Ratio operaciones pagadas} * \text{importe total pagos realizados} + \text{Ratio operaciones pendientes de pago} * \text{importe total pagos pendientes}) / (\text{Importe total de pagos realizados} + \text{importe total pagos pendientes})$ .
- Ratio de las operaciones pagadas =  $\sum (\text{número de días de pago} * \text{importe de la operación pagada}) / \text{Importe total de pagos realizados}$ .

Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

- Ratio de las operaciones pendientes de pago =  $\sum (\text{número de días pendientes de pago} * \text{importe de la operación pendiente de pago}) / \text{Importe total de pagos pendientes}$ .

Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del estado de situación financiera.

Importe (miles de euros)	1S 2024
Total pagos realizados	624.379
Total pagos pendientes	129.646

El cálculo del período medio de pago se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores comerciales" es mayor que el de "pagos pendientes" debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del Aeropuerto London Luton.

## 7. Flujo de caja

Miles de euros	1S 2024	2023	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.401.438	1.048.462	352.976	33,7%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-469.524	-1.147.510	-677.986	-59,1%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.775.978	-217.786	1.558.192	715,5%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	2.363.125	1.573.523	789.602	50,2%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-23.123	11.208	-34.331	-306,3%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-867.187	-305.626	561.561	183,7%
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>1.495.938</b>	<b>1.267.897</b>	<b>228.041</b>	<b>18,0 %</b>

El detalle de las partidas que integran cada uno de los epígrafes del Estado de flujos de efectivo se muestra en el apartado 13 (Estados financieros).

### Principales variaciones

El efectivo del Grupo ha disminuido 867,2 millones de euros, debido principalmente a los flujos de financiación e inversión negativos generados, entre otros motivos, como consecuencia del pago del dividendo con cargo a resultados del ejercicio 2023 por importe de 1.149 millones de euros, de la amortización de deuda de Aena por 626,8 millones de euros, así como de las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias. Estos flujos negativos, se han compensado parcialmente por el efectivo neto generado por actividades de explotación, como consecuencia del volumen de tráfico aéreo alcanzado durante el primer semestre de 2024.

#### Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido positivo en 1.401,4 millones de euros, reflejando la evolución del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos del Grupo.

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos al 30 de junio de 2023 (1.075,3 millones de euros).

El capital circulante, ha aumentado en 3,5 millones de euros como resultado, principalmente, de las siguientes variaciones:

- La variación positiva en "Acreedores y otras cuentas a pagar" (144,4 millones de euros), debido fundamentalmente al registro contable de los impuestos locales de Aena (123 millones de euros) correspondientes al ejercicio 2024 que se devengan en su totalidad al comienzo del ejercicio.
- La variación negativa en "Deudores y otras cuentas a cobrar" (140,0 millones de euros), debido, en su mayoría, al registro de los ingresos por las RMGA devengadas durante el primer trimestre de 2024 pendientes de facturar (136,8 millones de euros) y de los ajustes derivados de la imputación lineal de estas rentas durante toda la vida de los contratos de arrendamiento comercial (46,9 millones de euros).

### Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 469,5 millones de euros, reflejando, fundamentalmente, los pagos por inversiones en “Adquisiciones de inmovilizado material”, “Adquisiciones de activos intangibles” y “Adquisiciones de inversiones inmobiliarias” que han ascendido en total a 462,0 millones de euros (ver apartado 5. Inversiones).

Adicionalmente, se han realizado “Pagos por otros activos financieros” por 49,2 millones de euros, correspondientes, en su mayoría, a las fianzas depositadas en los institutos de la vivienda autonómicos correspondientes a los contratos de arrendamiento comercial formalizados por Aena durante el último trimestre de 2024 (44 millones de euros).

Por otro lado, se han producido “Cobros de otros activos financieros” por 38,1 millones de euros, consecuencia principalmente de la disposición de parte de las inversiones financieras constituidas por BOAB con los excedentes disponibles de tesorería (aproximadamente 29,5 millones de euros), debido a las necesidades operativas del negocio y de inversión en las infraestructuras, derivadas de la progresiva toma de control de los aeropuertos de esta concesión desde finales de 2023.

### Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han originado una variación negativa de 1.776,0 millones de euros correspondiente a:

- Los dividendos pagados por Aena con cargo a resultados del ejercicio 2023 (1.149 millones de euros).
- La amortización del principal de la deuda de Aena de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato, que ha ascendido a 626,8 millones de euros (326,8 millones de euros correspondientes a la deuda de Aena con ENAIRE y 300 millones de euros con entidades de crédito). Asimismo, ANB ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 0,8 millones de euros.
- El préstamo dispuesto por ANB (24,7 millones de euros; 137,9 millones de BRL), reflejado en “Emisión de deudas”:
- En los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” se recogen cobros por importe de 42,9 millones de euros y pagos por importe de 63,9 millones de euros, procedentes principalmente de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio aeronáutico y comercial, destacando la devolución de las fianzas recibidas por los contratos de arrendamiento comercial de las tiendas libres de impuestos vencidos en 2023 (25,7 millones de euros).

## 8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que el Grupo está expuesto en su actividad operativa y financiera, son los mismos que los descritos en la nota 3 de las últimas cuentas anuales consolidadas. En los estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2024 se actualizan los aspectos más relevantes relativos a las fuentes clave de incertidumbre relacionadas con el deterioro de activos no corrientes y la estimación del valor razonable.

En el ámbito de los riesgos operativos, en dicha nota se explican los riesgos derivados de la incertidumbre del entorno macroeconómico y geopolítico, los riesgos regulatorios y de explotación.

Respecto a la incertidumbre relacionada con los riesgos derivados del entorno macroeconómico y geopolítico, según se explica en la nota indicada, el tráfico en los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena puede verse afectado. Respecto al entorno macroeconómico porque la coyuntura sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente o el mantenimiento de los tipos de interés elevados. En cuanto a los riesgos geopolíticos, la situación geopolítica global está actualmente marcada por la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo puede ser significativo, tanto a corto como a medio plazo. Adicionalmente, riesgos y confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China), podrían mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

Dentro del ámbito operativo también se recogen los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que opera Aena S.M.E., S.A, en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera.

Asimismo, se identifican los distintos factores de riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad del Grupo, al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

Respecto a los principales riesgos financieros, la operativa del Grupo expone al mismo a diversos riesgos: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En determinados casos, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

En el ámbito de los riesgos derivados del cambio climático, el Grupo está expuesto a sus efectos y la sostenibilidad medioambiental se configura como un eje estratégico del Grupo. Los riesgos asociados, diferenciados de acuerdo con las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) en riesgos físicos o de transición, pueden conllevar una serie de impactos a nivel económico, operativo y reputacional.

En cuanto al deterioro de activos no corrientes, según se explica en la nota 3 de los estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2024, siempre que se pone de manifiesto un indicador de que los activos no corrientes podrían estar deteriorados, el Grupo elabora los correspondientes test de deterioro con objeto de determinar si han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor.

Finalmente, la nota 3 de los estados financieros intermedios consolidados al 30 de junio de 2024 incluye un análisis de los instrumentos financieros que se valoran a valor razonable, clasificados por método de valoración. Se establece una jerarquía del valor razonable que clasifica en tres niveles los datos de entrada de técnicas de valoración utilizadas para medir el valor razonable.

## 9. Principales litigios

Como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, algunos arrendatarios plantearon reclamaciones con base en la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus” solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial, disponiéndose de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican la DF7 para resolver el conflicto y consideran que esta norma es constitucional, la dirección de Aena ha considerado calificar el riesgo comercial derivado de esta contingencia como probable, dotando al cierre del primer semestre de 2024 una provisión por responsabilidades por importe de 26 millones de euros.

Sin embargo, en lo relativo a los litigios referidos a los arrendatarios comerciales a los que, según criterio de Aena, no resulta de aplicación la DF7 y para los que aún no se ha dictado sentencia, se continúa considerando como posible el riesgo de una resolución del procedimiento en contra de los intereses de la Sociedad. A la fecha de formulación de los estados financieros consolidados intermedios, el Grupo estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios comerciales podrían llegar a suponer un menor ingreso en un rango de entre 2 a 5 millones de euros

## 10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 159,80 euros y un máximo de 188,10 euros. Ha cerrado al 30 de junio de 2024 en 188,00 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 14,6% desde el 31 de diciembre de 2023, superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 8,3%.

02/01/2024 - 28/06/2024

Aena (MSE) 188.00 IBEX 35 10,943.70



Principales datos de la evolución de la acción de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid:

30 de junio de 2024	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	23.503.573
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	186.536
Capitalización €	28.200.000.000
Precio de cierre €	188,00
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
<b>Free Float (acciones)</b>	<b>73.500.000</b>

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 30 de junio de 2024 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

## 11. Hechos posteriores al cierre

Desde la fecha de cierre del periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2024 hasta la fecha de formulación de los estados financieros intermedios resumidos consolidados, se han producido los siguientes asuntos de relevancia:

- El Consejo de Administración de Aena, en su reunión celebrada el 30 de julio de 2024, ha aprobado la propuesta tarifaria aplicable a partir del 1 de marzo de 2025, fijando el ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) para 2025 en 10,40 euros, lo que supone una variación del 0,54% respecto al IMAAJ de 2024 (10,35 euros por pasajero).

Esta propuesta será objeto de supervisión por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

- El 17 de julio de 2024, Aena ha recibido notificación de demanda como parte co-demandada en el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra el acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de enero de 2024, por el que se autoriza la aplicación de un índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 a los efectos de la disposición transitoria sexta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En la demanda se solicita: (i) que se anule la citada Decisión, y (ii) que el incremento del índice de revisión de precios para la actualización de las tarifas aeroportuarias para 2024 se fije, como máximo, en la misma cantidad que se fijó para las tarifas de 2023 o, en su defecto, se acuerde la retroacción de las actuaciones, ordenando a la CNMC que adopte una nueva aprobación del índice de revisión de precios conforme a Derecho.

## 12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF-UE se han calculado utilizando la información financiera del Grupo, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. El Grupo considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF-UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF-UE utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

## Medidas del rendimiento operativo

### EBITDA o EBITDA reportado

El EBITDA (“Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones. Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

### Margen de EBITDA

El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.

### Margen de EBIT

El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT (“Earnings Before Interest, and Taxes”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.

### OPEX

Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

## Medidas de la situación financiera

### Deuda Financiera Neta

Es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado adjunto menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera.

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

- Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:
  - préstamos, créditos y descuentos comerciales;
  - cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
  - cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
  - los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
  - cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.
- Efectivo y equivalentes al efectivo: Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 “Estado de flujos de efectivo”.

### Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

La conciliación numérica entre la partida de línea más directamente conciliable, total o subtotal, presentada en los estados financieros y la MAR utilizada se presenta a continuación:

Grupo Aena (Miles de euros)	30 de junio de 2024	2023	30 de junio de 2023
<b>EBITDA</b>	<b>1.555.326</b>	<b>3.022.610</b>	<b>1.170.312</b>
Resultado de explotación	1.131.630	2.201.418	769.239
Amortizaciones	423.696	821.192	401.073
<b>DEUDA FINANCIERA NETA</b>	<b>6.452.875</b>	<b>6.222.435</b>	<b>N/A</b>
Deuda financiera no corriente	5.877.301	6.813.736	N/A
Deuda financiera corriente	2.071.512	1.771.824	N/A
Efectivo y equivalentes al efectivo	-1.495.938	-2.363.125	N/A
<b>EBITDA últimos 12 meses</b>	<b>3.407.624</b>	<b>3.022.610</b>	<b>N/A</b>
(I) EBITDA año anterior	3.022.610	N/A	N/A
(II) EBITDA período año anterior	1.170.312	N/A	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	1.852.298	N/A	N/A
(IV) EBITDA período	1.555.326	N/A	N/A
<b>Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA</b>	<b>1,89</b>	<b>2,06</b>	<b>N/A</b>
Deuda Financiera Neta	6.452.875	6.222.435	N/A
EBITDA últimos 12 meses	3.407.624	3.022.610	N/A
<b>OPEX</b>	<b>-1.208.812</b>	<b>-2.218.265</b>	<b>-1.140.271</b>
Aprovisionamientos	-79.907	-163.300	-80.069
Gastos de personal	-310.639	-565.498	-280.941
Otros gastos de explotación	-818.266	-1.489.467	-779.261
<b>Margen EBITDA</b>	<b>56,6%</b>	<b>58,8%</b>	<b>50,2%</b>
Total ingresos	2.746.355	5.141.782	2.333.154

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	30 de junio de 2024	2023
<b>DEUDA FINANCIERA NETA</b>	<b>6.004.793</b>	<b>5.675.752</b>
Deuda financiera no corriente	5.199.318	6.144.641
Deuda financiera corriente	2.050.189	1.752.851
Efectivo y equivalentes al efectivo	-1.244.714	-2.221.740
<b>EBITDA últimos 12 meses</b>	<b>3.001.937</b>	<b>2.681.362</b>
(I) EBITDA año anterior	2.681.362	N/A
(II) EBITDA período año anterior	1.079.421	N/A
(III) = (I)-(II) EBITDA resto año anterior	1.601.941	N/A
(IV) EBITDA período	1.399.996	N/A
<b>Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA</b>	<b>2,00</b>	<b>2,12</b>

## 13. Estados financieros

### ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Miles de euros	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
<b>ACTIVOS</b>		
<b>Activos no corrientes</b>		
Inmovilizado material	11.935.728	11.984.332
Activos intangibles	1.584.832	1.723.126
Inversiones Inmobiliarias	134.411	134.954
Activos por derecho de uso	49.117	58.396
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	89.165	68.377
Otros activos financieros	148.547	91.164
Instrumentos financieros derivados	57.190	24.681
Activos por impuestos diferidos	50.785	53.714
Otros activos no corrientes	36.119	36.553
	<b>14.085.894</b>	<b>14.175.297</b>
<b>Activos corrientes</b>		
Existencias	6.047	6.040
Clientes y otros activos financieros	1.061.253	978.969
Instrumentos financieros derivados	28.538	32.795
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.495.938	2.363.125
	<b>2.591.776</b>	<b>3.380.929</b>
<b>Total activos</b>	<b>16.677.670</b>	<b>17.556.226</b>
<b>PATRIMONIO NETO Y PASIVOS</b>		
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	4.769.645	5.104.340
Diferencias de conversión acumuladas	-188.424	-104.291
Otras reservas	27.373	26.388
Participaciones no dominantes	-59.082	-69.192
	<b>7.150.380</b>	<b>7.558.113</b>

**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO (continuación)**

Miles de euros	30 de junio de 2024	31 de diciembre de 2023
<b>PASIVOS</b>		
<b>Pasivos no corrientes</b>		
Deuda financiera	5.877.301	6.813.736
Subvenciones	328.037	342.090
Prestaciones a los empleados	7.632	7.419
Provisiones para otros pasivos y gastos	134.954	101.605
Pasivos por impuestos diferidos	65.284	63.580
Otros pasivos a largo plazo	5.974	8.382
	<b>6.419.182</b>	<b>7.336.812</b>
<b>Pasivos corrientes</b>		
Deuda financiera	2.071.512	1.771.824
Proveedores y otras cuentas a pagar	818.342	833.989
Pasivos por impuesto corriente	168.095	270
Subvenciones	28.291	29.510
Provisiones para otros pasivos y gastos	21.868	25.708
	<b>3.108.108</b>	<b>2.661.301</b>
<b>Total pasivos</b>	<b>9.527.290</b>	<b>9.998.113</b>
<b>Total patrimonio neto y pasivos</b>	<b>16.677.670</b>	<b>17.556.226</b>

## CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Miles de euros	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
<b>Actividades continuadas</b>		
Ingresos ordinarios	2.718.531	2.307.024
Otros ingresos de explotación	6.974	4.705
Trabajos realizados por el Grupo para su activo	4.303	3.715
Aprovisionamientos	-79.907	-80.069
Gastos de personal	-310.639	-280.941
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	1.749	-16.888
Bajas de activos financieros	-303	-11.396
Otros gastos de explotación	-818.266	-779.261
Amortización del inmovilizado	-423.696	-401.073
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	15.367	16.650
Excesos de provisiones	1.180	1.060
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	2.374	-1.388
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. inmobiliarias	-397	6.258
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	14.360	843
<b>Resultado de explotación</b>	<b>1.131.630</b>	<b>769.239</b>
Ingresos financieros	53.572	46.366
Gastos financieros	-118.776	-92.112
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-14.463	51.331
<b>Ingresos / (Gastos) financieros – netos</b>	<b>-79.667</b>	<b>5.585</b>
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	20.295	21.949
Reversión del deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	3.055	-
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>1.075.313</b>	<b>796.773</b>
Impuesto sobre las ganancias	-254.695	-180.868
<b>Resultado del período consolidado</b>	<b>820.618</b>	<b>615.905</b>
<b>Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes</b>	<b>11.974</b>	<b>8.222</b>
<b>Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante</b>	<b>808.644</b>	<b>607.683</b>
<b>Resultados por acción (Euros por acción)</b>		
Resultados básicos por acción para el resultado del período	5,39	4,05
Resultados diluidos por acción para el resultado del período	5,39	4,05

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Miles de euros	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>1.075.313</b>	<b>796.773</b>
<b>Ajustes por:</b>	<b>419.507</b>	<b>364.988</b>
Depreciación y amortización	423.696	401.073
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	-1.749	16.888
Correcciones valorativas por deterioro de existencias	-	160
Bajas de activos financieros	303	11.396
Variación de provisiones	-1.739	-39
Deterioro de inmovilizado	397	-6.258
Imputación de subvenciones	-15.367	-16.650
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	-2.374	1.388
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	59	12
Ingresos financieros	-53.572	-46.366
Gastos financieros	140.888	104.079
Diferencias de cambio	14.397	-19.587
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	-22.112	-11.967
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-23.154
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	-	-8.602
Otros Ingresos y gastos	-39.970	-15.436
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-23.350	-21.949
<b>Variaciones en capital circulante:</b>	<b>3.542</b>	<b>14.822</b>
Existencias	111	-214
Deudores y otras cuentas a cobrar	-139.972	-56.961
Otros activos corrientes	1.046	548
Acreedores y otras cuentas a pagar	144.377	72.000
Otros pasivos corrientes	-93	-345
Otros activos y pasivos no corrientes	-1.927	-206
<b>Otro efectivo generado por las operaciones</b>	<b>-96.924</b>	<b>-128.121</b>
Intereses pagados	-118.882	-97.567
Cobros de intereses	54.460	37.698
Impuestos pagados	-32.402	-41.295
Otros cobros (pagos)	-100	-26.957
<b>Efectivo neto generado por actividades de explotación</b>	<b>1.401.438</b>	<b>1.048.462</b>

**ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO (continuación)**

Miles de euros	30 de junio de 2024	30 de junio de 2023
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión</b>		
Adquisiciones de inmovilizado material	-422.106	-311.734
Adquisiciones de activos intangibles	-38.919	-731.996
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-949	-155
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-49.236	-124.846
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	-	-
Cobros por desinversiones inmovilizado material	-	-
Cobros otros activos financieros	38.144	8.822
Dividendos recibidos	3.542	12.399
<b>Efectivo neto utilizado en actividades de inversión</b>	<b>-469.524</b>	<b>-1.147.510</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiación</b>		
Cobros de subvenciones	1.700	4.628
Obligaciones y valores similares	-	-
Emisión de deudas	24.733	1.713.235
Otros cobros	42.912	55.295
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-300.927	-900.000
Devoluciones de financiación del Grupo	-326.776	-326.776
Devoluciones de otras deudas	-	-23.475
Pagos de pasivos por arrendamientos	-4.757	-4.582
Dividendos pagados	-1.149.000	-712.500
Otros pagos	-63.863	-23.611
<b>Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación</b>	<b>-1.775.978</b>	<b>-217.786</b>
<b>Efecto de las variaciones de los tipos de cambio</b>	<b>-23.123</b>	<b>11.208</b>
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-867.187	-305.626
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio</b>	<b>2.363.125</b>	<b>1.573.523</b>
<b>Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio</b>	<b>1.495.938</b>	<b>1.267.897</b>

# Rumbo al Desarrollo Sostenible

## Desarrollo **Social**

Mejorar la calidad de vida,  
promoviendo la cohesión  
y el desarrollo inclusivo

## Desarrollo **Económico**

Propiciar el crecimiento y  
la prosperidad fomentando  
la gestión eficiente

## Sostenibilidad **Medioambiental**

Minimizar la huella ambiental,  
haciendo uso responsable y  
sensible de los recursos



## FORMULACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS INTERMEDIOS RESUMIDOS CONSOLIDADOS E INFORME DE GESTIÓN INTERMEDIO CONSOLIDADO A 30 DE JUNIO DE 2024 Y DECLARACIÓN RESPONSABLE RELATIVA A LAS MISMAS

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. en fecha 30 de julio de 2024, y en cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable vigente, procede a formular los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024, los cuales vienen constituidos por los documentos anexos que preceden a este escrito y, constan extendidos los primeros en 26 folios de papel común, y el segundo en 24 folios de papel común.

Asimismo en cumplimiento de lo establecido en el artículo 11.1 (b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, los miembros del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. (la "Sociedad") firman la presente declaración de responsabilidad sobre el contenido de los estados financieros intermedios resumidos consolidados y el informe de gestión intermedio consolidado de la Sociedad cerrados a 30 de junio de 2024, mediante la que declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas semestrales elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y de su grupo consolidado, y que los informes de gestión intermedios incluyen un análisis fiel de la información exigida.

<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>	<b>Firma</b>
Presidente:	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejera	D <sup>a</sup> . Beatriz Alcocer Pinilla	
Consejera	D <sup>a</sup> . Irene Cano Piquero <sup>1</sup>	
Consejera	D <sup>a</sup> . María Carmen Corral Escribano <sup>2</sup>	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Ángel Faus Alcaraz <sup>3</sup>	
Consejera	D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> del Coriseo González-Izquierdo Revilla	
Consejera	D <sup>a</sup> . Leticia Iglesias Herraiz	

<sup>1</sup> D<sup>a</sup> Irene Cano Piquero delegó su voto favorable para la formulación de los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

<sup>2</sup> D<sup>a</sup> María Carmen Corral Escribano delegó su voto favorable para la formulación de los Estados Financieros intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024 en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

<sup>3</sup> D. Ángel Faus Alcaraz ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma, habiendo votado favorablemente la formulación de los Estados Financieros Intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión Intermedio consolidado del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

Consejero	D. Amancio López Seijas <sup>1</sup>	
Vicepresidente Segundo	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejera	D <sup>a</sup> . Angélica Martínez Ortega <sup>2</sup>	
Consejera	D <sup>a</sup> . Ainhoa Morondo Quintano	
Consejero	D. Juan Río Cortés	
Vicepresidente Primero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. Tomás Varela Muiña	

En Madrid, a 30 de julio de 2024

D<sup>a</sup>. Elena Roldán Centeno  
Secretaria del Consejo de Administración  
Aena, S.M.E., S.A.

---

<sup>1</sup> D. Amancio López Seijas ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma, habiendo votado favorablemente la formulación de los Estados Financieros Intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión Intermedio consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.

<sup>2</sup> D<sup>a</sup> Angélica Martínez Ortega ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma, habiendo votado favorablemente la formulación de los Estados Financieros Intermedios resumidos consolidados y el Informe de Gestión Intermedio consolidado del período de seis meses terminado el 30 de junio de 2024.